



Vantaa

002453 Vantaan ratikka: HAKUNILAN KESKUSTA

HAKUNILA



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 20.9.2022 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002453. Kaavoitus on tullut vireille 23.11.2020 numerolla 062800 Vantaan ratikka: asemakaavat ja asemakaavamuutokset. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 17.9.2021.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Korttelit 94040, 94053, 94085, 94086, osat kortteleista 94019 ja 94042 sekä katu- ja puistoalueet kaupunginosassa 94, Hakunila.

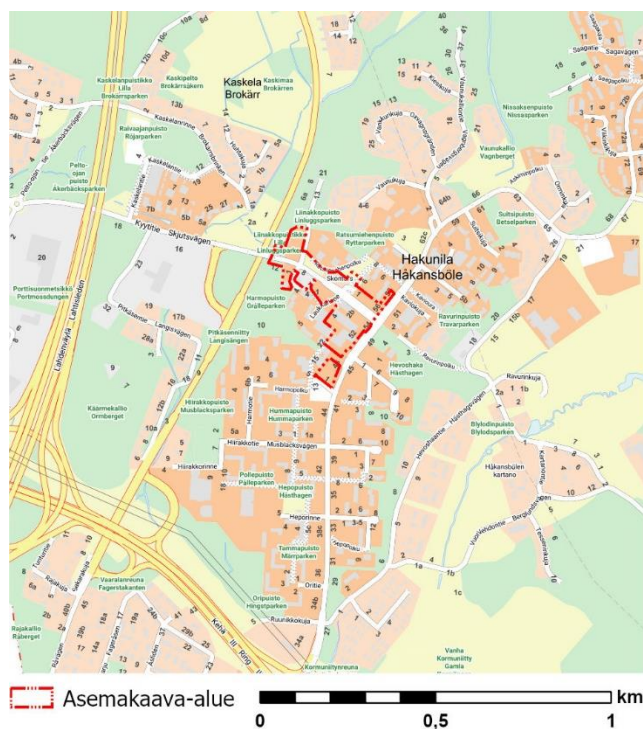
Tonttijaon muutos:

Korttelit 94040, 94053, 94085 ja 94086 sekä osat kortteleista 94019 ja 94042 kaupunginosassa 94, Hakunila.

Asemakaavamuutoksessa ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katu ympäristölle osoitetaan riittävä tila suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.

Kaavan laatija: Anna Hellén, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
anna.hellen@vantaa.fi, puh. 050 302 9028

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunniteltava alue sijaitsee Hakunilan kaupunginosassa, Hakunilan ydinkeskustassa. Alueeseen kuuluu Kyytitien itäosa Lahdentien läheisyyteen asti sekä Kimokuja ja Kyytatie välinen osuus Hakunilantiestä. Kaava-alueeseen kuuluu kadunvarren kiinteistöt, joiden pinta-alaan kaavamuutos vaikuttaa.

Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti kaupunkikartalla.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.

- Kaavoitus tuli vireille osallistumis- ja arviointisuunnitelman ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” nähtäville asettamisella 23.11.2020. Vantaan ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 17.9.2021.
- Mielenpitoet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saaduista palautteista voitiin tulkita yhden mielenpiteen koskevan Hakunilan keskustan kaavamuuotosaluetta 002453.
- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis) ja 23.9.2021 sekä 6.4.2022 (suunnittelutilanne koko linjalla).
- Ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat kaavamuuotosalueen 002453 osalta 7.10.2021 ja ne esiteltiin 7.10.-20.10.2021. Asemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
- Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 12.1.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielenpito 12.1.-2.2.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 21.1. sekä 28.1.2022. Kaavamuuotosalueen 002453 maanomistajille on lisäksi lähetetty 12.1.2022 kirje, jossa on kerrottu kaavan esittämästä ratkaisusta sekä ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielenpito valmisteluaineistosta. Valmisteluaineistosta vastaanotettiin 9 mielenpidettä, joista 2 puhelimitse ja 1 sähköpostitse suoraan suunnittelijalle.
- Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 22.3.2022 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.
- Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 6.4-5.5.2022 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 20 kappaletta ja vastaanotettiin 8. kappaletta. Muistutuksia vastaanotettiin 1 kappale.
- Saatujen lausuntojen ja muistutusten perusteella ehdotukseen asemakaavaehdotukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
 - o Korjattiin suojellun rakennuksen määräystä Y-korttelissa.
 - o Lisättiin LPA-alueelle hulevesien hallintaan liittyvä määräys.
 - o Lisättiin työmaa-ajan hulevesien käsittelyä koskeva yleinen määräys.
 - o Lisättiin hulevesien hallintaan ja tulvareittien huomioimiseen liittyvä yleinen määräys.
 - o Muutettiin tärinä- ja runkomelumääräystä.
- Kaavaselostukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
 - o Täydennettiin rakennusperintöä koskevia osuuksia.
 - o Päivitettiin Yleiskaava 2020 liittyvät tiedot.
 - o Päivitettiin resurssiviisauden tiekartan teksti (kv 28.2.2022)

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä	6
2. Lähtökohdat	8
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista.....	8
2.2 Suunnittelutilanne	18
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet.....	27
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo	27
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö	27
3.3. Asemakaavan tavoitteet.....	33
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot	34
4. Asemakaavan kuvaus.....	35
4.1 Kaavan rakenne	35
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	37
4.3 Aluevaraukset	37
4.4 Kaavan vaikutukset.....	38
4.5 Ympäristön häiriötekijät	50
5. Asemakaavan toteutus	51
6. Kaavatyöhön osallistuneet	51
7. Asemakaavan seurantalomake	52
8. Asemakaavakartta ja -määräykset	54

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 10.11.2021
- Asemakaavakartta ja -määräykset 20.9.2022

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Finnmap Infra (7.10.2021). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset välillä Liinakkojuja-Hakunilantie, Säkäkuja ja Hakunilanraitti, Kyytitie 58637_1, Kyytitie 58637_2.
- Manninen, E., Vasko, V. & Makkonen, H. 2020: Vantaan ratikan kaavarungon ja asemakaavojen luontoselvitykset vuonna 2020 – Faunatican raportteja 53/2020
- Metsäsuunnitelma, Vantaan kaupunki, 2020
- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021.
- Sitowise Oy (28.8.2022). Mittausraportti, Skomarsin torppa, Vantaa.

- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016
- Vantaa ratikka, Maisema ja kaupunkikuva, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 2020
- Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018, Vantaan kaupunki
- Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030, Vantaan kaupunki 2017
- Vantaan raitioradan meluselvitys Hakunilan kaupunginosan alueelta, Sitowise Oy, 18.2.2022
- Vantaan raitiotie tärinä- ja runkomeluselvitys, WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikan OAS-vaiheen vuorovaikutusraportti 22.3.2021
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikka Design Manual, Liite 1 Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvitys, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikka itä; Tonttien pysäköintitarkastelut, WSP, 12.8.2021
- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaan ratikka, Seloste ratalinjauksen tärinäarvioinnista (yleissuunnitelman liite 13), WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikkatalouden tiivistelmä, Vantaan kaupunki 3.5.2021
- Vantaan väestö 2020/2021, Vantaan kaupunki 2021
- Vantaan väestöennuste 2021, Vantaan kaupunki 2021
- WSP Finland Oy (7.10.2021) Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset välillä Kyytitie-Raudikkokuja, Hakunilantie 58628_1.

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katu ympäristölle Hakunilantiellä ja Kyytitiellä. Muutoksessa raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelyllä, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Kiinteistöt, joiden pinta-alan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Kaavatyön yhteydessä on tarkasteltu, että yksityisten kiinteistöjen toteutunut autopaikkamäärä on mahdollista järjestää pysäköintialueiksi varattujen alueiden pienentämisestä huolimatta.

Asemakaavamuutoksella 002453 muutetaan korttelin 94019 tontin 32 käyttötarkoitus huoltoasemarakennusten korttelialueesta autopaikkojen korttelialueeksi ja tontin rakennusoikeus poistetaan. Korttelin 94019 tontin 31 LPA-alueella oleva EMP:n postitalona tunnetun liikerakennuksen rakennusala poistuu. Muiden kiinteistöjen kokonaisrakennusoikeudet eivät muutu pinta-alamuutosten myötä. Ajoyhteys- ja ajoliittymäkieltomerkintöjä lisätään kortteleissa 94040, 94085, 94086 sekä 94019 ja lyhennetään korttelissa 94053. Muilta osin korttelialueet säilyvät ennallaan.

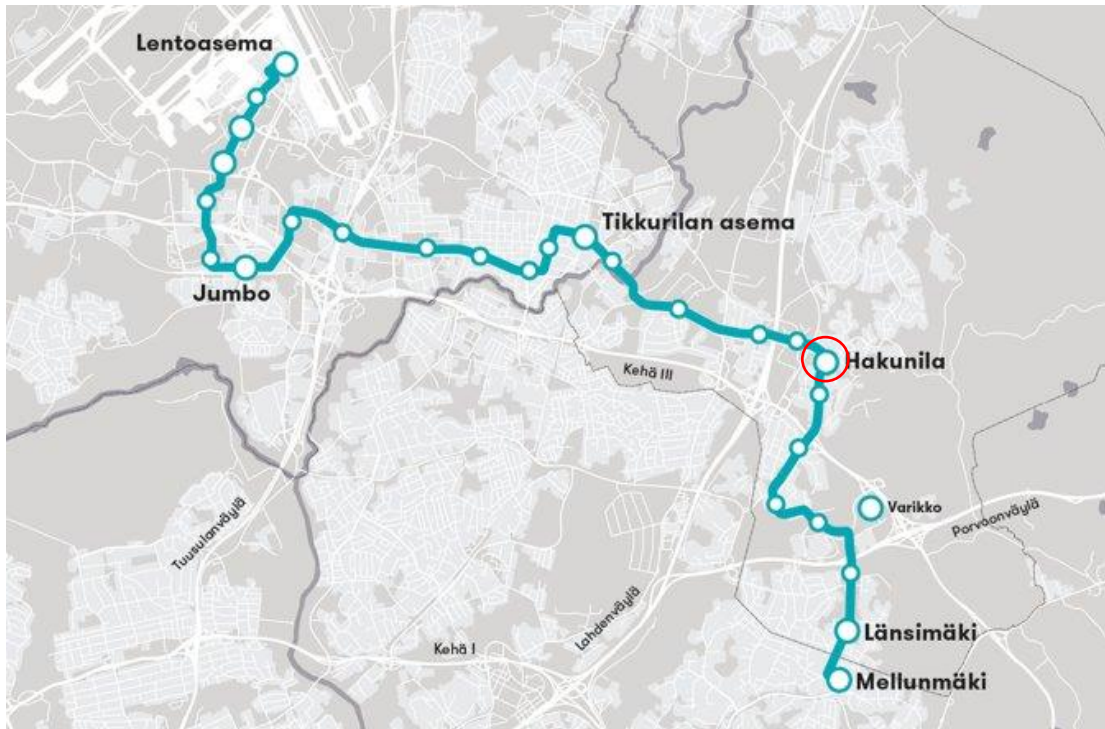
Asemakaavamuutoksen länsiosassa on vireillä kaavamuutos 001873 Hakunilan keskustan laajennus 2, jolla ratkaistaan alueen maankäyttö ja esimerkiksi nyt väliaikaisesti muutettavat pysäköintijärjestelyt alueella.

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys, jota suunnitellaan Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä on tarkoitus lisätä kestävää ja esteetöntä liikkumista, mahdollistaa kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistää alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulisi toteutuessaan merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa.

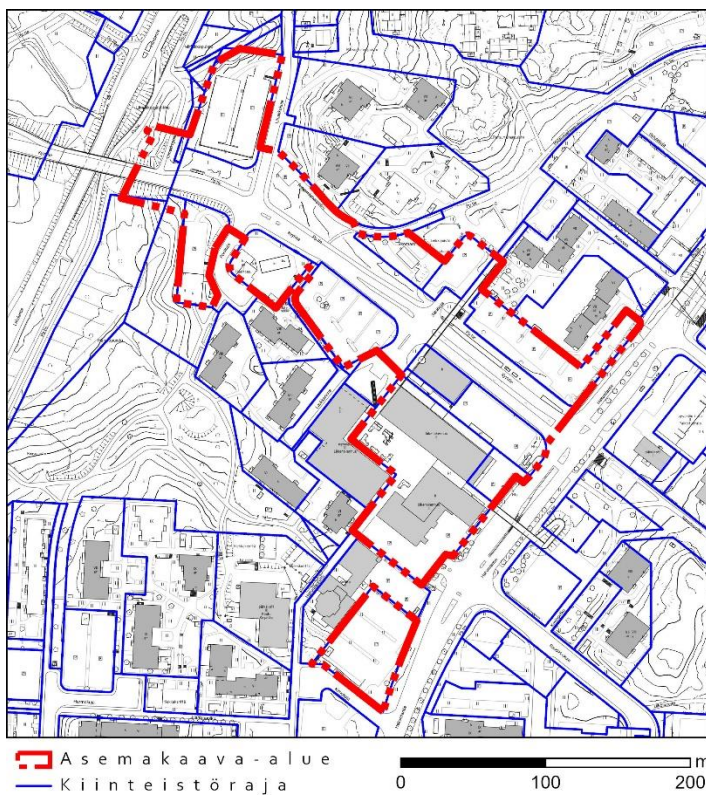
Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittavat asemakaavat ja asemakaavamuutokset perustuvat katusuunnitelmiin.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2022 työohjelmassa.

Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijakoja ja tonttijaon muutoksia.



Kuva 2. Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Hakunilan keskustan kaavamuutosalueen likimääräinen sijainti on esitetty punaisella ympyrällä.



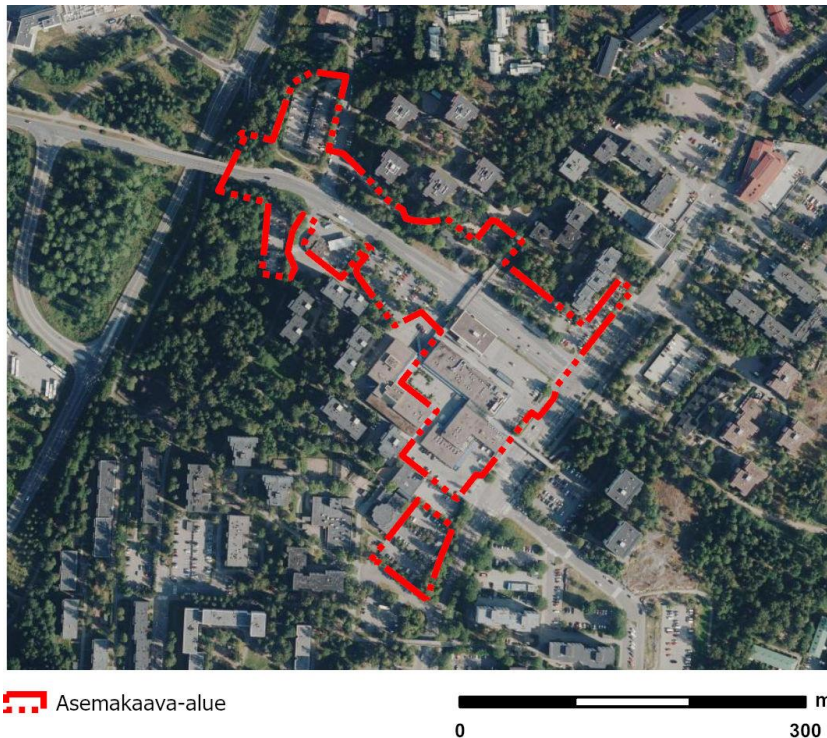
Kuva 3. Asemakaavamuutosalue.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Itä-Vantaalla, Hakunilan suuralueella. Hakunilan kaupunginosa sijaitsee Lahdenväylän itäpuolella ja Kehä III:n koillispuolella. Hakunilantie ja Kyytitie ovat suunnittelualueen halkovia pääkokoojakatuja, joihin tonttikadut liittyvät. Suunnittelualue sijaitsee Hakunilan keskusta-alueella ja suuri osa alueen palveluista sijoittuu suunnittelualueelle tai sen läheisyyteen. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 4,4 hehtaaria.



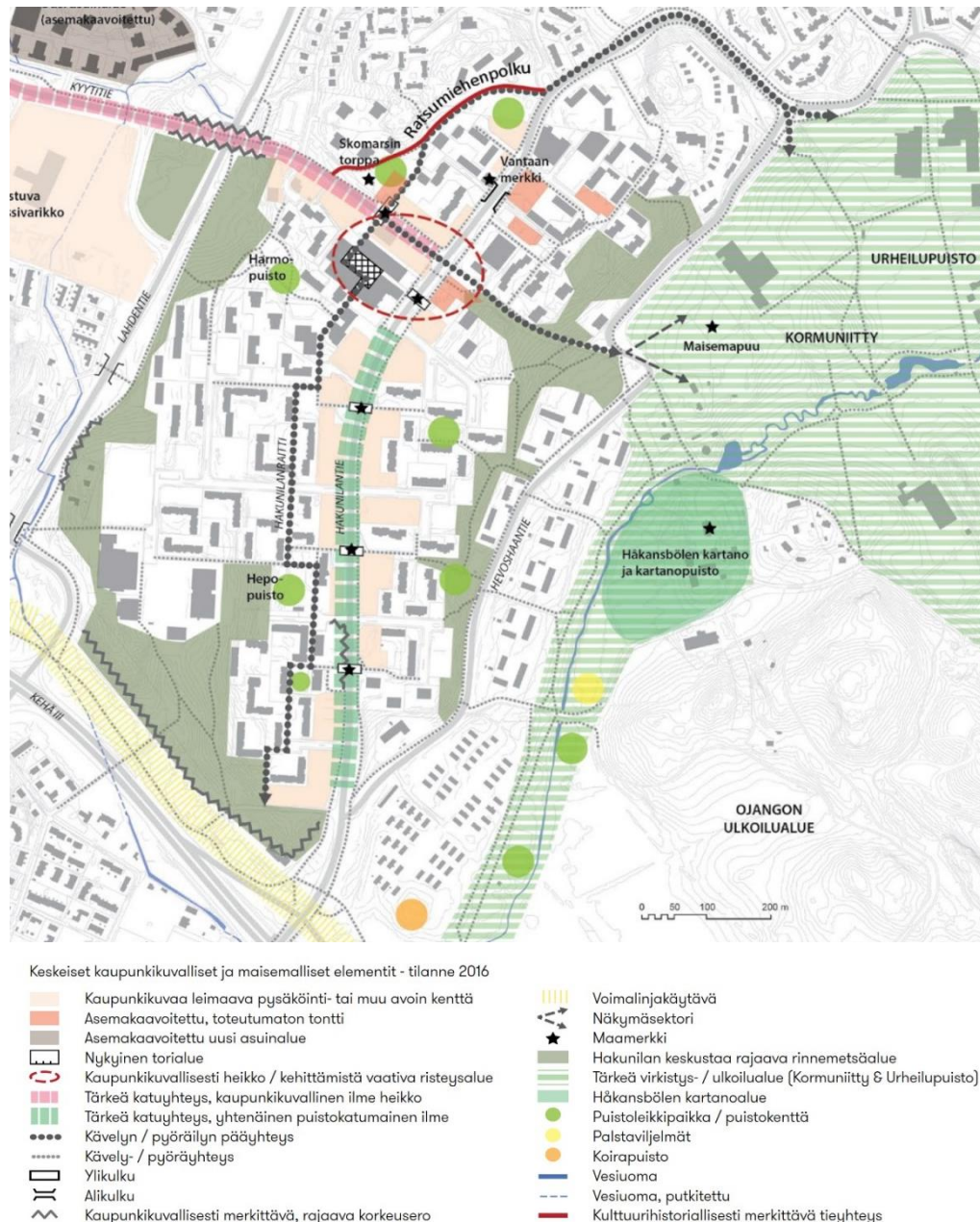
Kuva 4. Suunnittelualue esitettynä ilmaperspektiivistä.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Alue sijoittuu Hakunilantien ja Kyytitien katualueen varrelle, pääasiassa rakennettuun ympäristöön. Maisemaa keskeisesti rajaava elementtejä ovat Kyyti- ja Hakunilantie. Kaavamuutosalue on pääosin rakennettua. Asfalttialueiden lomassa kasvillisuus on lähinnä nurmea ja lehtipuita.

Suunnittelualueella tai sen läheisyydessä ei sijaitse valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita.



Kuva 5. Ote Hakunilan keskustan kaavarunkotyön (2017) yhteydessä laaditusta analyysikartasta. Kaavamuutosalue sijoittuu Hakunilantien ja Kyytitien risteykseen, joka on esitetty kehittämistä vaativana risteysalueena. Kyytitie on osoitettu tärkeänä katuyhteytenä, jonka kaupunkikuvallinen ilme on heikko. Kadun varsia leimaavat pysäköintikentät.

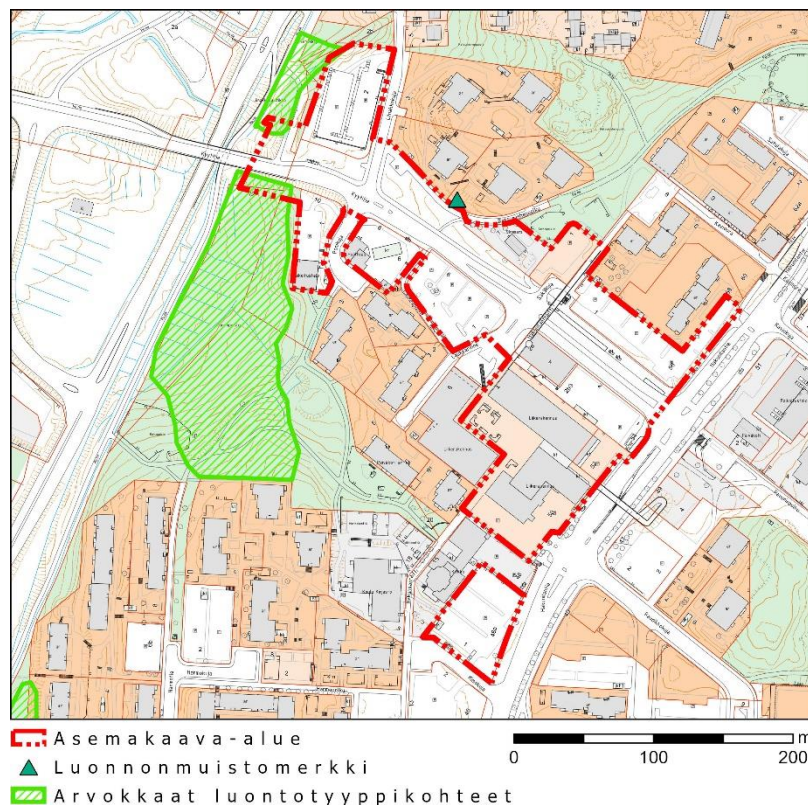
Luonnon monimuotoisuus

Suunnittelualueella vähäisin osin sijaitsevassa Harmopuistossa metsä on lehtipuuvaltaista suoja-metsää (Metsäsuunnitelma, Vantaan kaupunki 2020.).

Kaava-alueen luontoarvoja on selvitetty ratikan kaavarungon luontoselvitystyössä vuonna 2020 (Manninen, E., Vasko, V. & Makkonen, H. 2020: Vantaan ratikan kaavarungon ja asemakaavojen luontoselvitykset vuonna 2020 – Faunatican raportteja 53/2020). Selvityksessä kartoitettiin arvok-kaat luontotyyppi-kohteet 50 m säteellä raitiotien linjauksesta ja ratikkalinjaan liittyvät asema-kaava-alueet (pl. Kuussillan ja Länsimäen kaavarunkojen luontoselvityksessä kartoitetut alueet)

sekä lepakoiden todennäköiset ruokailualueet 800 m säteellä ratikkalinjasta. Lisäksi tarkastettiin alueella sijaitsevien geologisten kohteiden tila ja arvioitiin kaavan mukaisten ekologisten yhteyksien säilyvyys. Selvitystä on täydennetty luontoselvityksen koosteraporttiin (Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021).

Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvityksessä 2020–2021 (Faunatican raportteja 38/2021) osa Harmopuistoa ja osa Liinakkopuistikkoa sekä Liinakkopuistoa on rajattu arvokkaiksi luontotyyppikohteiksi (lehto). Alueiden rajauserusteena on METSO-ohjelman valintaperusteiden täyttäminen (luokka II). Lisäksi kohteet on luokiteltu uhanalaisiksi luontotyypeiksi. Selvitysalueelle ulottuvien osien arvoluokaksi on luontoselvityksessä määritelty III, jonka arvoluokan luontotyyppikohteet suositellaan säästämään, kun se on kohtuullisin keinoin mahdollista.



Kuva 6. Suunnittelualueella sijaitsevat arvokkaat luontotyyppikohteet on esitetty vihreällä vinoviitoksella (Faunatican raportteja 38/2021) ja luonnonmuistomerkki vihreällä kolmiolla.

Suunnittelualue ei kuulu luontoselvityksessä (Faunatican raportteja 38/2021) rajattuihin lepakoiden käyttämiin alueisiin eikä lahojaviesammaleen selvityksen mukaisiin ydin- tai potentiaalsiin esiintymisalueisiin.

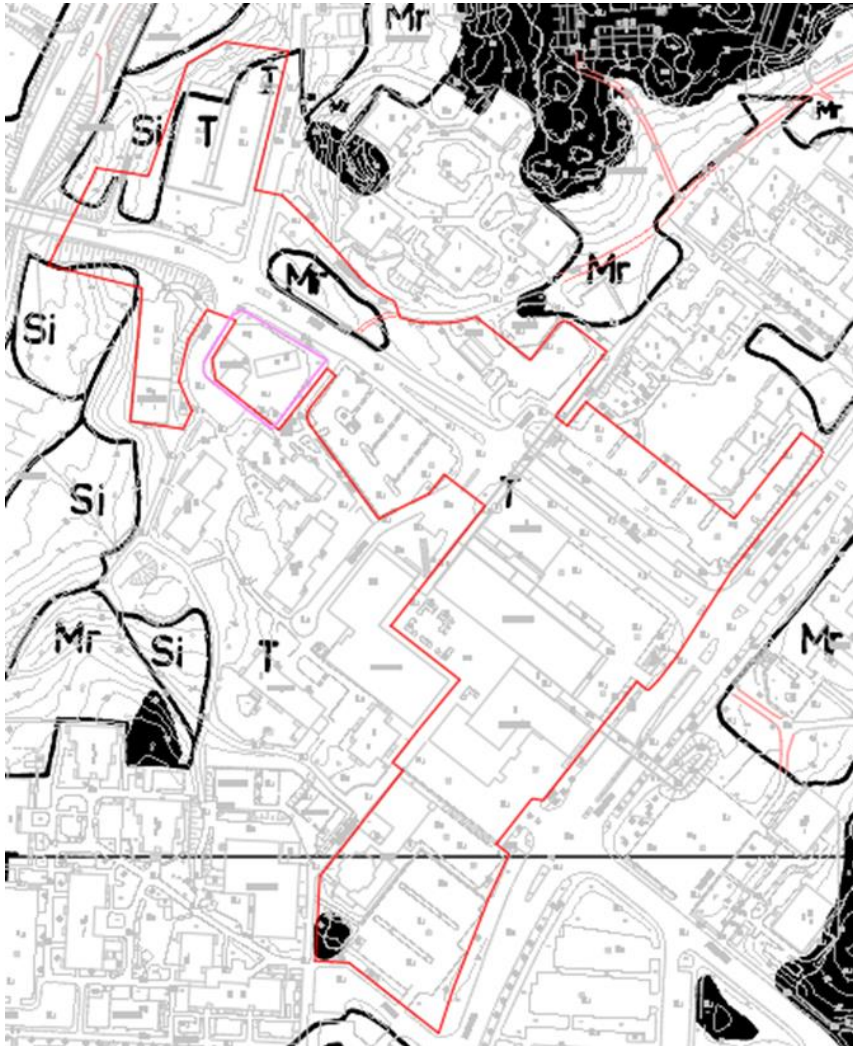
Suunnittelualueen ulkopuolella, Liinakkokujan asuinkerrostalojen pihalla kerrostalojen ja kävelytien välissä, sijaitsee rauhoitettu luonnonmuistomerkki nimeltä Ratsumiehenpolun mänty. Kaksihaarainen mänty on rauhoitettu vuonna 1976.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue kuuluu Kormuniitynojan valuma-alueeseen. Alue on pääosin vettä läpäisemättöä ja viemäriä aluetta. Kaava-alueella ei ole pohjaveden mittauspisteitä. Kaava-alue ei sijaitse määritellyllä pohjavesialueella.

Maaperä

Suunnittelualan maaperä on pääosin täyttömaata. Alueelle sijoittuu myös pieniä siltti-, moreeni- ja avokallioalueita. Pohjatutkimusten mukaan pintamaakerroksen alla on pääosin hiekkaa ja soraa. Muutamissa kairauksissa on havaittu >1 m kerros silttiä. Kairaukset ovat ulottuneet n. 0,9–5,5 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.



Kuva 7. Maalajikartta.

Kaava-alueella sijaitseva Ponikujan huoltoasematontti on esitetty maalajikartalla (kuva 7) PIMA-alueena (pilaantuneet maa-alueet), likaaava toiminta (rajaus lilalla). PIMA-alueesta kerrotaan enemmän ympäristöhäiriöitä käsittelevässä kappaleessa.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Alustavan arvion mukaan rakennukset, kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan perustaa maanvaraisesti. Alueella tulee tehdä täydentävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Rakentamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Topografia

Katualue ja rakennetut alueet ovat pääosin melko tasaisia. Suunnittelualueen lounaisosassa maanpinta hieman laskee.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Hakunilan kaupunginosassa asui vuonna 2020 lähes 12 000 asukasta. Väestömäärältään Hakunila on Vantaan kolmanneksi suurin kaupunginosa. Asukasluvun ennustetaan kasvavan tulevina vuosina siten, että vuoteen 2029 mennessä Hakunilassa olisi hieman yli 12 500 asukasta.

Vuonna 2020 tehdyn ennusteen mukaan Hakunilan suuralueen rakentaminen alkaa vilkastua vuonna 2023. Rakentaminen keskittyy suuralueen Hakunilan, Länsimäen ja Vaaralan kaupunginosiin. Hakunilaan ja Länsimäkeen rakentuu pääasiassa kerrostaloja, Vaaralaan on tulossa myös omakoti- ja rivitaloja. (*Vantaan kaupunki, 2020.*)

Asuminen

Hakunilan kaupunginosassa asuminen on keskittynyt kerrostaloihin, joissa alueen asuntokannasta sijaitsee yli 80 %. Kaavamuutosalueen sisäpuolella ei ole asuinrakennuksia. Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä on asuinkerrostaloja.

Palvelut ja työpaikat

Suunnittelualue sijoittuu Hakunilan kaupallisten ja julkisten palveluiden ydinalueelle. Hakunilan ostoskeskus sijaitsee Kyytitien ja Hakunilantien risteyksessä ja se koostuu kolmesta liikerakennuksesta. Ostoskeskuksen liikerakennuksista kaksi sekä liikerakennuksien välillä sijaitseva torialue sijaitsee suunnittelualueella. Suunnittelualueella sijaitsevista liikerakennuksissa on muun muassa sosiaali- ja terveysasema, päivätoimintakeskus, nuorisotila ja kaupallisia palveluita. Suunnittelualueella sijaitsee myös huoltoasema. Suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsee muun muassa kirkko, sosiaalipalveluja, neuvola, kirjasto ja useita päiväkoteja.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Suunnittelualue sijoittuu Hakunilan keskustan alueelle. Liikerakennuksien lisäksi suunnittelualueen läheisyydessä on pääosin 1970-luvulla rakentunutta kerrostaloaluetta.

Alueen ostoskeskus (rakennettu 1981 ja 1986) sijaitsee keskeisellä paikalla Kyytitien ja Hakunilantien risteyksen tuntumassa ja on kaupunkikuvaltaan vaatimaton. Rakennuksen suojelua ei ole kaupunginmuseon toimesta esitetty Hakunilan kaavarunkotyön yhteydessä.

Kyytitie on suojaviherkasvillisuuden ja pysäköintialueiden leimaama. Myös Hakunilantietä leimaavat pysäköintialueet, mutta osin kadunvarsi on vehreä ja puistokatuomainen.



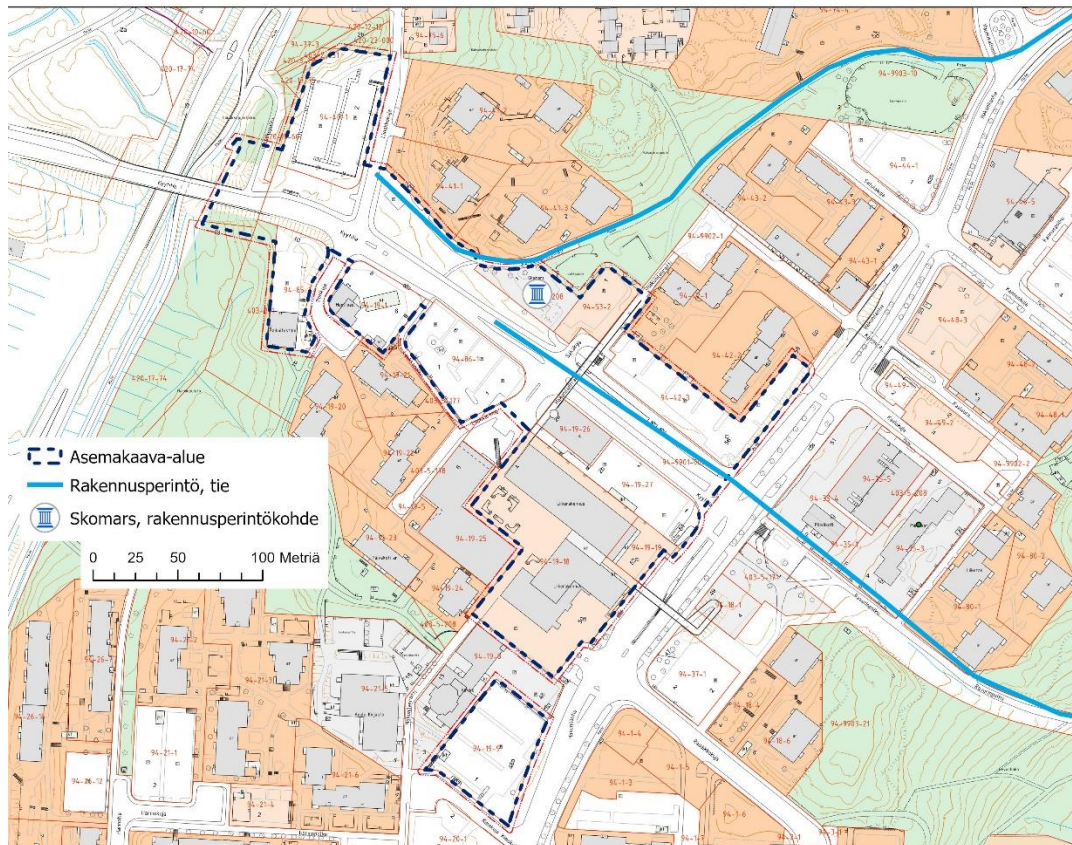
Kuva 8. Näkymä nykytilanteessa Hakunilan-Kyytitien risteyksestä etelään (vasen kuva) ja länteen (oikea kuva).

Rakennettu kulttuuriympäristö

Suunnittelualueelle sijoittuu historiallisia rakennuskohteita. Ratsumiehenpolulla on rakennusperintökohde Skomars, Haagan sotilastorppa. Rakennus on kuulunut Håkansbölen kartanoon ja se on todennäköisesti kunnostettu vanhan torpan rakennuksesta nykyasuunsa 1930-luvun lopulla. Torpan pihamaa on sijainnut aikoinaan torpan itä- ja koillispuolella, ja Kyytitien vanha linjaus on kulkenut aivan torpan vieritse. Piha-alueet ovat hävinneet Hakunilan aluekeskuksen rakentamisen myötä. Kohde on inventoitu kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi ja rakennus on suojeltu asemakaavalla.

Kaava alueella on kaksi tielinjausta, jotka ovat inventoitu vanhan historiallisen tiestön inventoinnin yhteydessä (Pesonen 2018). Ratsumiehenpolun kohdalle sijoittuu osin Hakunilantie – Ratsumiehenpolku -niminen rakennusperintökohde. Kohde on tie, joka on ollut olemassa viimeistään 1700-luvun lopulta lähtien (Kuninkaankartasto) ja se on inventoitu kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi. Kyytitien ja Skomarssin torpan pohjoispuolella kulkeva Ratsumiehenpolku on johtanut Sotungin kylästä Hakkilan ja edelleen Tuusulantielle. Linjaus on ollut tällä kohdalla Ratsumiehenpolulla ainakin 1800-luvun lopulta lähtien eikä todennäköisesti ole yhtä vanha kuin muut linjauksen osat. Inventoinnissa todetaan, että vanha luonne ei ole tällä linjauksen pätkillä säilynyt hyvin. Tämä johtuu alueen rakentumisesta, joka on muuttanut metsätien luonteen.

Kyytitien alkuun sijoittuu osa Kyytitie – Ratsumestartie – Vuorilehdontie rakennusperintökohdesta. Rakennusperintökohde on viimeistään 1700-luvun alusta käytössä ollut tie, joka on inventoitu kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi. Se on osa vanhaa tieyhteyttä Sotungintieltä Håkansbölen kartanon kautta Kaskelaan (Länsisalmesta Hakunilaan). Kyytitie on kuitenkin täysin modernisti rakennettu katu, joten tällä kohdalla vanhan tien luonne on täysin hämärtynyt.



Kuva 9. Kuvassa on alueen historialliset rakennusperintökohteet. Suunnittelualueelle sijoittuvat rakennusperintökohteiksi inventoidut tiet sinisillä viivoilla ja rakennus Skomars on esitetty sinisellä kohdemerkinnällä.

Virkistys

Suunnittelualue ulottuu osin suunnittelualueen länsiosassa olevaan Liinakopuistoon ja Liinakko-puistikkoon sekä Harmopuistoon. Suunnittelualueen läheisyydessä, alueen pohjoispuolella sijaitsee Ratsumiehenpuisto, jossa on pieni leikkialue. Hakunilan urheilupuistoon on noin 700 metriä. Urheilupuistossa on kattavat virkistys- ja harrastusmahdollisuudet. Urheilupuiston alueelta on virkistysyhteys Sipoonkorven kansallispuistoon.

Liikenne

Suunnittelualueelle sijoittuvat Kyytitie sekä Kyytitien ja Hakunilantien risteyksestä etelään suuntautuva Hakunilantie ovat alueen pääkatuja.

Autoliikenne

Alueelle on hyvät yhteydet autolla Kehä III:lta ja Lahdenväylältä.

Joukkoliikenne

Suunnittelualueella kulkee linja-autoliikenteen runkoreitti. Suunnittelualueelle sijoittuu Liinakko-kujan, Säkäkujan, Raudikkokujan ja Kimokujan koulun linja-autopysäkit.

Kävely ja pyöräily

Kyytitien pohjoislaidalla ja Hakunilantien itälaidalla sijaitsee yhdistetyt kävely- ja pyörätiet, jotka ovat osa pääpyörätieverkkoa. Kyytitie kuuluu pyöräilyn laatukäytävään, joka on pyöräilyn pääreitti, jonka laatutasoa parannetaan lähivuosina.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Asemakaavan muutosalueen länsi- ja itäpuolelle on rakennettu vesihuolto. Kaavamuutosalueen yleiset vesijohdot sijaitsevat Kyytitiellä (300 V 1972) ja Hakunilantiellä (400 V 1975).

Lisäksi alueella kulkevat Liinakkokujan vesijohto (150V 1978) ja Ratsumiehenpolun viereinen vesijohto (150V 1978) sekä Hakunilan ostoskeskuksen vesijohto (200V 1980), jotka ovat liitetty Kyytietien vesijohtoon.

Alueen vesijohtoverkko kuuluu Hakunilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkälän vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotus-pumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta. Hakunilassa sijaitsevan vesitornin tilavuus on 1000 m³, HW = +94,20 ja NW = +88,00. Lisäksi käytössä on alasäiliö, jonka tilavuus on 2700 m³.

Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 85.30 ja ylin on noin + 95.30. Painetasot on ilmoitettu N2000- järjestelmässä metreinä merenpinnasta (mvp). Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Jätevesiviemärointi

Kaavamuutosalueen lähimmät yleiset jätevesiviemärit sijaitsevat Kyytitiellä (300 B 1972) ja Hakunilantiellä (300 B 1975).

Alueen keräilyviemärit liittyvät Liinakkotieltä (250M 1978), Ratsumiehenpolulta (250M 1978) ja Hakunilan ostoskeskuksesta (250M 1980) rakennettuun jätevesiviemäriin. Alueen jätevedet kootaan Lahdentien d800 jätevesien runkoviemäriin.

Alueen jätevedet kulkeutuvat jätevesiviemäriin etelään Vaaralan jätevedenpumppaamolle ja edelleen etelään Rajakylään. Sieltä jätevedet johdetaan Mailatien jätevesien mittausaseman kautta Helsingin viemäriverkkoon. Lopulta jätevedet ohjataan Viikinmäen keskuspuhdistamolle puhdistettaviksi.

Hulevesiviemärointi ja hulevesien virtausreitti

Kaavamuutosalueen lähimmät yleiset hulevesiviemärit sijaitsevat Kyytitiellä (800 B 1972) ja Hakunilantiellä (600 B 1975). Lisäksi hulevesien keräilyviemäreitä on Liinakkokujalla (500 B 1978), Ratsumiehenpolulla (300 B 1978) ja Hakunilan ostoskeskuksessa (300 B 1980).

Hulevedet johdetaan alueen Kyytien hulevesiviemäreiden kautta kaavamuutosalueen vieressä virtaavaan Kormuniitynojaan. Puro yhtyy Nissaksessa Krapuojaan, joka laskee lopulta mereen Helsingin Kapellivien'in lahdessa.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Johdot kulkevat Kyytietien ja Hakunilantien katualueilla.

Sähköverkko

Vantaan Energian sähköverkko ulottuu suunnittelualueelle. Johdot kulkevat Kyytitietä ja Hakunilantietä pitkin.

Ympäristöhäiriöt

Melu

Uuden yleiskaavan 2020 mukainen lentomelualue ei ulotu suunnittelualueelle.

Vantaan raitioradan Hakunilan kaupunginosan alueen meluselvityksen (Sitowise 18.2.2022) mukaisesti merkittävimmät melulähteet suunnittelualueella ja sen ympäristössä ovat Hakunilantie,

Kyytitie ja Lahdentie. Lahdentiellä tiemelä nousee päiväsaikaan paikoitellen yli 70 dB:n sekä Hakunilantiellä ja Kyytitiellä paikoitellen yli 70 dB:iin.



Päiväajan keskiäänitaso

$L_{Aeq7-22}$

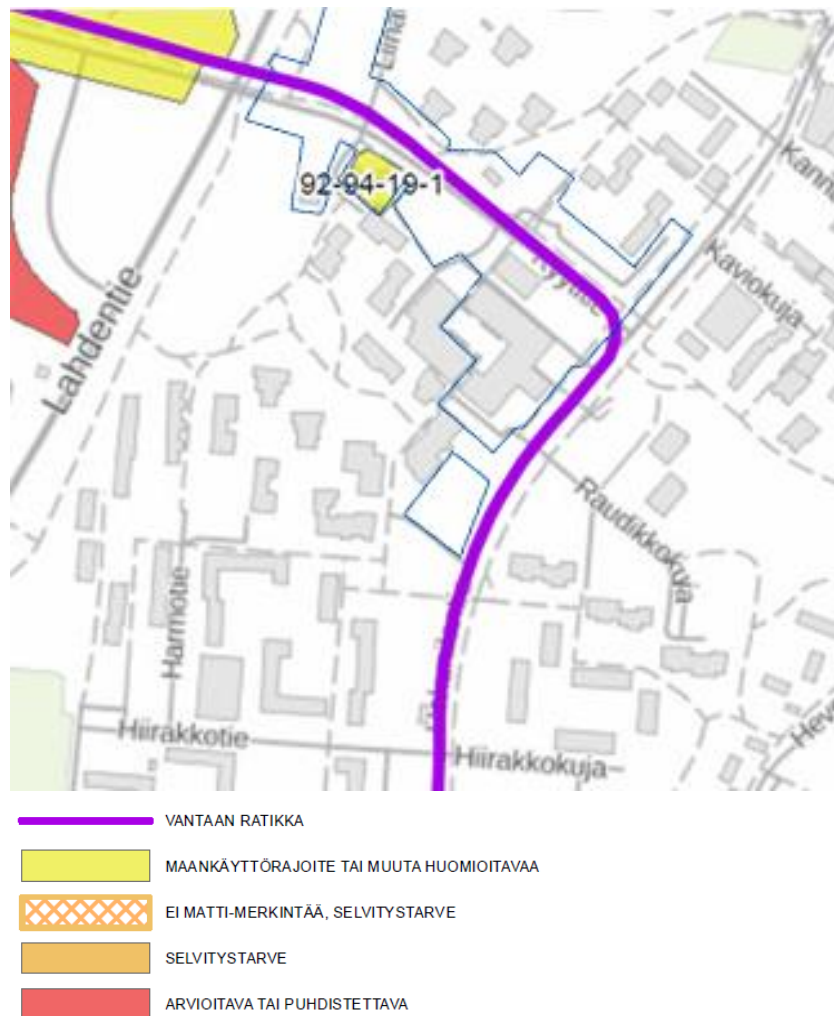
	> 45 dB
	> 50 dB
	> 55 dB (ohjearvo ylittyy)
	> 60 dB
	> 65 dB
	> 70 dB
	> 75 dB

Kuva 10. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 18.2.2022). Kaava-alueen raja on esitetty punaisella viivalla.

Pilaantuneet maa-alueet

Suunnittelualueelta on laadittu PIMA-riskien selvitys Vantaan ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelussa (Golder Associates Oy 2020). Selvitystyö on toteutettu tarkastelemalla ratikkalinjan reitin varrelle osuvien ympäristöhallinnon ylläpitämään *Maaperän tilan tietojärjestelmään* (Matti) merkittyjen pilaantuneiden, mahdollisesti pilaantuneiden tai kunnostettujen maaperäkohteiden kohderaportit, jonka lisäksi lisätietoja pima-kohteista on saatu Vantaan kaupungin Ympäristökeskuksesta. Selvityksessä kohteet on luokiteltu Matti-lajien mukaisesti.

Suunnittelualueelle sijoittuu kiinteistölle 92-94-19-1 tarkistettava kohde, huoltoasemarakennus, josta ei ole tutkimus-/kunnostustietoa (keltainen merkintä kuva 11). Huoltoasemarakennus on selvityksessä luokiteltu toimivaksi kohteeksi, jonka maaperän tilan selvitys on ajankohtaista maankäytön, omistajan tai haltijan muuttuessa tai jos haittoja ilmenee. Selvityksessä suositellaan, että isompien maankaivuutöiden yhteydessä otetaan yhteyttä myös viranomaisiin.



Kuva 11. Suunnittelualueen mahdolliset PIMA-kohteet, jotka täytyy tarkistaa tai selvitystarve tulee selvittää (Golder Associates Oy 2020). Kaava-alueen raja on esitetty sinisellä.

2.1.4 Maanomistus

Vantaan kaupunki omistaa voimassa olevien asemakaavojen mukaiset katualueet (92-94-9901-0) ja puistoalueet lukuun ottamatta Kyytien länsiosan kiinteistöä 92-895-2-6, joka on yleistä tietä sekä osin puistoalueeksi kaavoitettu.

Vantaan kaupunki omistaa yleisten rakennusten sekä toimistojen ja pienteollisuusrakennusten korttelissa 94053 sijaitsevat kiinteistöt 92-94-53-2 ja 92-94-53-208.

Vantaan kaupunki omistaa korttelissa 94019 liike- ja toimistorakennusten alueella sijaitsevan kiinteistön 92-94-19-19 sekä autopaikkojen alueella sijaitsevan kiinteistön 92-94-19-27.

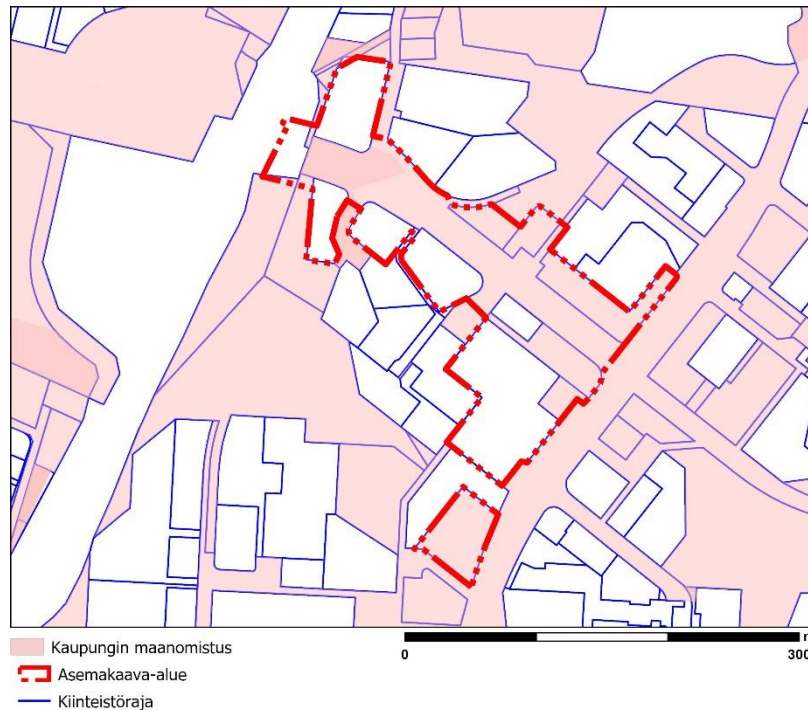
Vantaan kaupunki omistaa autopaikkojen korttelialueella 94042 osan kiinteistöä 92-94-42-3.

Muut kiinteistöt omistajineen:

- 92-94-19-1: St1 Oy
- 92-94-19-18: Hakunilan Keskus Oy
- 92-94-19-26: EMP-Invest Oy
- 92-94-40-1: Asunto Oy Hakunilanpuisto / Asunto Oy Liinakko / Asunto Oy Ratsumestari
- 92-94-85-1: Keskus-Sato Oy
- 92-94-86-1: Keskus-Sato Oy, Asunto Oy Vantaan Ravuri / Asunto Oy Vantaan Laukkarinne 3

- 92-403-5-177: Kiinteistö Oy Silpoherne
- 92-94-19-9: Asunto Oy Harmopolku 1 / Asunto Oy Harmopolku / Vantaan kaupunki
- 92-94-42-3: Vantaan kaupunki / Asunto Oy Vantaan Ratsumies / VAV Asunnot Oy

Kaupungin maanomistuksen pinta-ala yhteensä noin 2,36 ha, muut alueet yhteensä noin 2,02 ha.



Kuva 12. Kaupungin maanomistus vaaleanpunaisella.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastomuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Uusimaa-kaava 2050

Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudelle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan

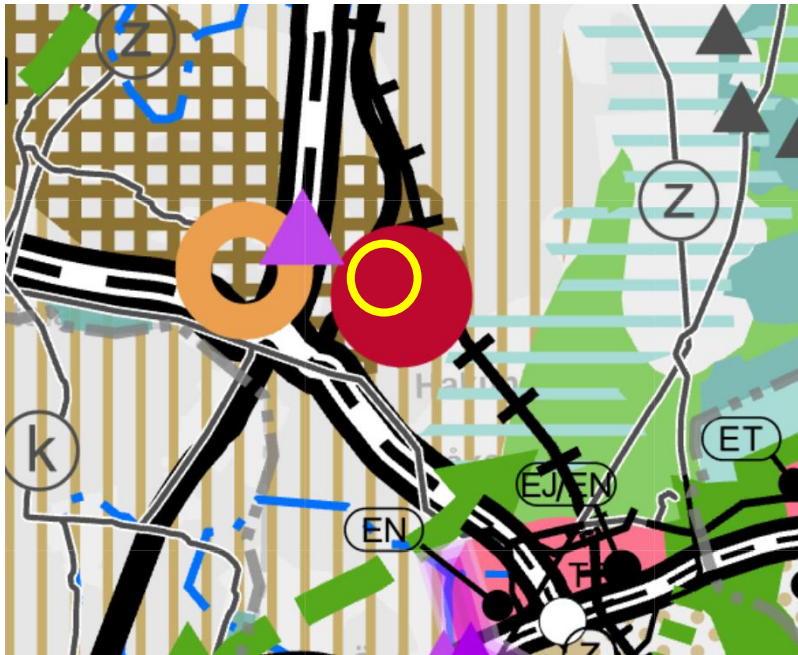
vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton Uudenmaan rakennesuunnitelma. Kaavakokonaisuus kattaa koko Uudenmaan maakunnan alueen lukuun ottamatta Östersundomin aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla.

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut Helsingin hallinto-oikeuden 24.9.2021 päätöksen myötä voimaan siltä osin kuin valitukset hylättiin. Voimaantulon myötä kaavakokonaisuus korvaa pääosin aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa, 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua sekä hallinto-oikeuden päätöksen myötä voimaan jääviä merkintöjä ja määräyksiä.

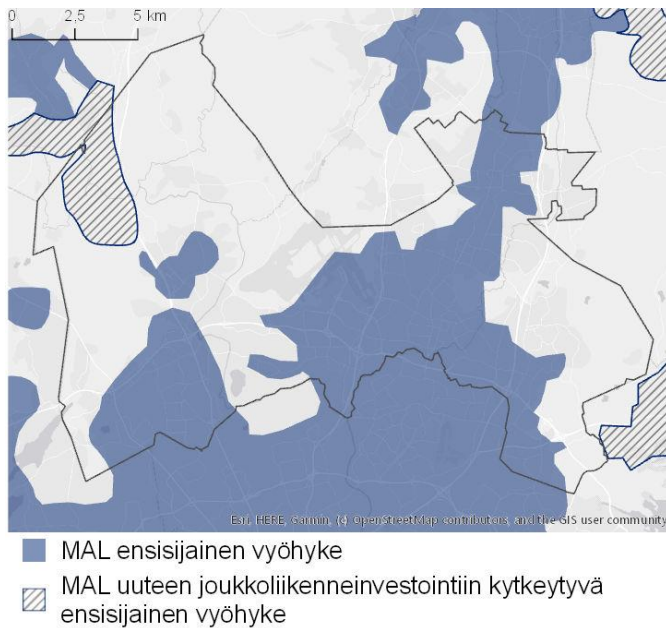
Uusimaa-kaavan muutoksenhakuprosessi on vielä kesken. Niiltä osin kuin valitukset on hyväksytty, maakuntavaltuuston päätökset ovat edelleen täytäntöönpanokiellossa. Lainvoiman kaava saa vasta, kun mahdolliset jatkovalitukset on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisessa yhdistelmässä (Uudenmaan liiton tulkinta 11.11.2021) suunnittelualue sijoittuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeelle (ruskea ruudukko) sekä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle (vaaleanruskea pystyviivitus). Hakunilan keskusta on osoitettu keskustatoimintojen alueen kohdemerkinnällä. Suunnittelumääräysten mukaan aluetta on kehitettävä tiiviinä ja toiminnallisesti monipuolisena palveluiden, työpaikkojen ja asuminen keskittymänä ottaen huomioon sekä asumisen että elinkeinoelämän tarpeet. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota alueen saavutettavuuteen joukkoliikenteellä sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamiseen. Suunnittelualueeseen rajautuva Lahdentie on merkitty seudullisesti merkittäväksi tieksi (musta viiva).

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

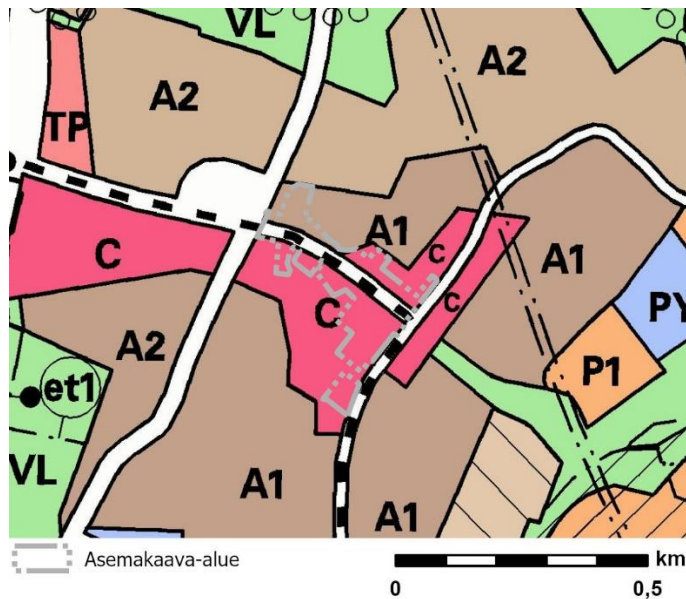


Kuva 13. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä (Uudenmaan liiton tulkinta 11.11.2021) ja kaava-alueen likimääräinen sijainti. Kaava-alue on osoitettu keltaisella ympyrällä kartan keskellä.

MAL 2019 -suunnitelma

Kuva 14. Ote MAL 2019 -suunnitelmasta.

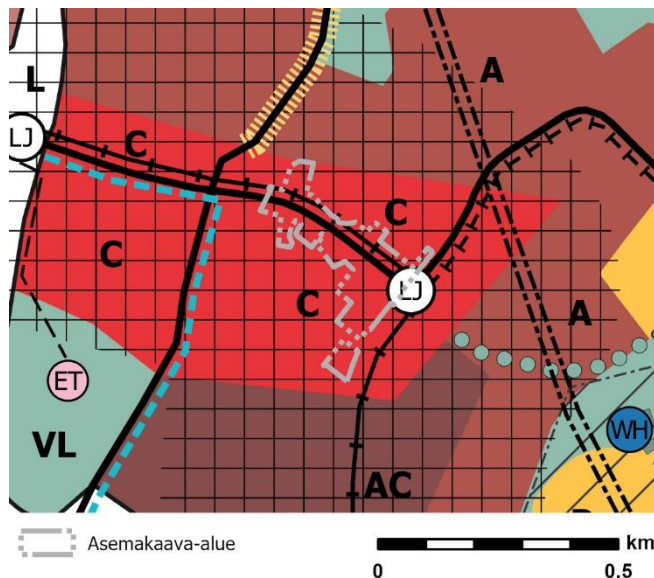
MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSL:n toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty mm. että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määrävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettävälle maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019. Valtion ja Helsingin seudun neuvotteluryhmä on 4.6.2020 saavuttanut neuvottelutuloksen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukseksi vuosille 2020–2031. Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi 21.9.2020 § 13 MAL-sopimuksen 2020–2031.

Yleiskaava 2007

Kuva 15. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2007.

Voimassa olevassa yleiskaavassa 2007 suunnittelualue on keskustatoimintojen aluetta (C) ja tehokasta asuntoaluetta (A1). Mustalla katkoviivalla on merkitty ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys, joka voidaan toteuttaa raitiotienä.

Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 25.2.2009. Kaavahanke on yleiskaavan mukainen.

Yleiskaava 2020

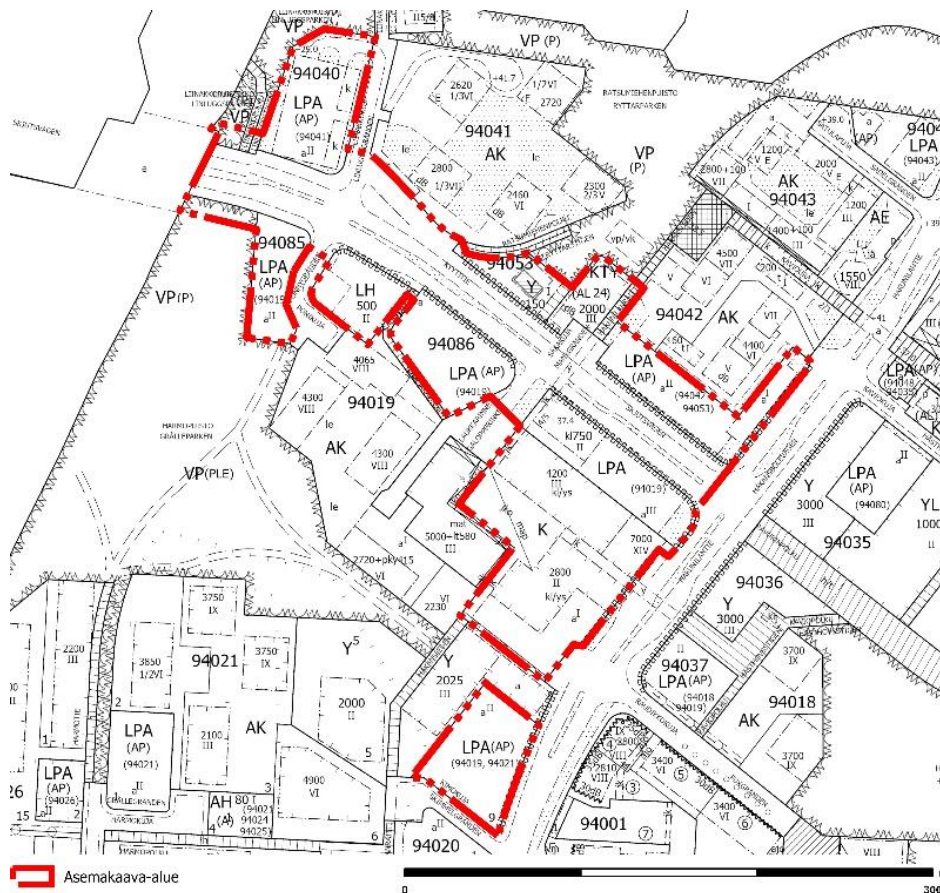
Kuva 16. Ote yleiskaavasta 2020. Kaava ei ole saanut lainvoimaa.

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualue on kaupunkikeskustan aluetta (C). Alue on kestävä kasvun vyöhykettä, joka tukeutuu joukkoliikenteen runkolinjastoon (musta ruudukko). Alueelle on osoitettu raitiotie ja tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka (LJ).

Kaavahanke on yleiskaavan 2020 mukainen. Vantaan uusi yleiskaava ei ole vielä lainvoimainen. Yleiskaavasta valitettiin Helsingin hallinto-oikeuteen, joka hylkäsi 28.6.2022 päätöksen myötä useimmat yleiskaavasta annetut valitukset.

Kaavakartasta kumottiin valitusten johdosta osittain kaksi aluevarausta (osa asuinaluevarauksesta (A) Santaradan radanpidon alueelta Hakkilassa sekä osa luonnonsuojelualuevarauksesta (SL) Myllykyläntien varresta Kiilan kaupunginosassa) sekä osan kaupallisten palveluiden alueen (KM) kaavamääräyksestä. Päätöksestä on valitettu korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Kaupunginhallitus voi päättää kaavan osittaisesta voimaantulosta alueilla, joita valitukset eivät koske. Lainvoiman kaava saa valituksenalaisilla alueilla vasta, kun jatkovalitukset on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Asemakaava



Kuva 17. Ote ajantasa-asetmakaavasta.

Suunnittelualueella on voimassa seuraavat asemakaavat:

Kyytitien pohjoispuolella on voimassa asemakaava Vaarala II (5.1.1978), jossa sijaitsee puistoaluetta (P) ja katualuetta.

Kaavassa Kaskela (21.5.1985) ja kaava nro 000523 (19.3.1987) alueella on puistoaluetta (VP ja P).

Korttelissa 94040 on voimassa Hakunila 4 asemakaava (17.11.1977), jossa sijaitsee autopaikkojen korttelialue (AP⁹⁴⁰⁴¹) ja katualuetta.

Korttelissa 94053 ja 94042 on voimassa kaava nro 000135 (23.10.1979), jossa sijaitsee yleisten rakennusten (Y), toimistojen ja pienteollisuusrakennusten (AL²⁴) sekä autopaikkojen (AP⁹⁴⁰⁴², 94053) korttelialueita.

Kyytitien eteläpuolella kaavan nro 940300 (25.10.1974) alueelle sijoittuu katualueita, lasten leikki-puistoksi rakennettava alue (PLE) sekä korttelin 94019 autopaikkojen (AP⁹⁴⁰¹⁹, 94021) korttelialue.

Kaavan nro 000242 (29.8.1983) alueelle sijoittuu kortteleissa 94085, 94086 ja 94019 olevat autopaikkojen korttelialueet (LPA), kortteliin 94019 sijoittuva huoltoasemarakennusten korttelialue (LH) ja katualuetta.

Kaavan nro 000627 (27.5.1988) alueelle sijoittuu korttelin 94019 liike- ja toimistorakennusten (K) korttelialue.

Kaavan nro 000456 (4.3.1985) alueelle sijoittuu korttelin 94019 liike- ja toimistorakennusten (K) korttelialue.

Muut päätökset ja suunnitelmat

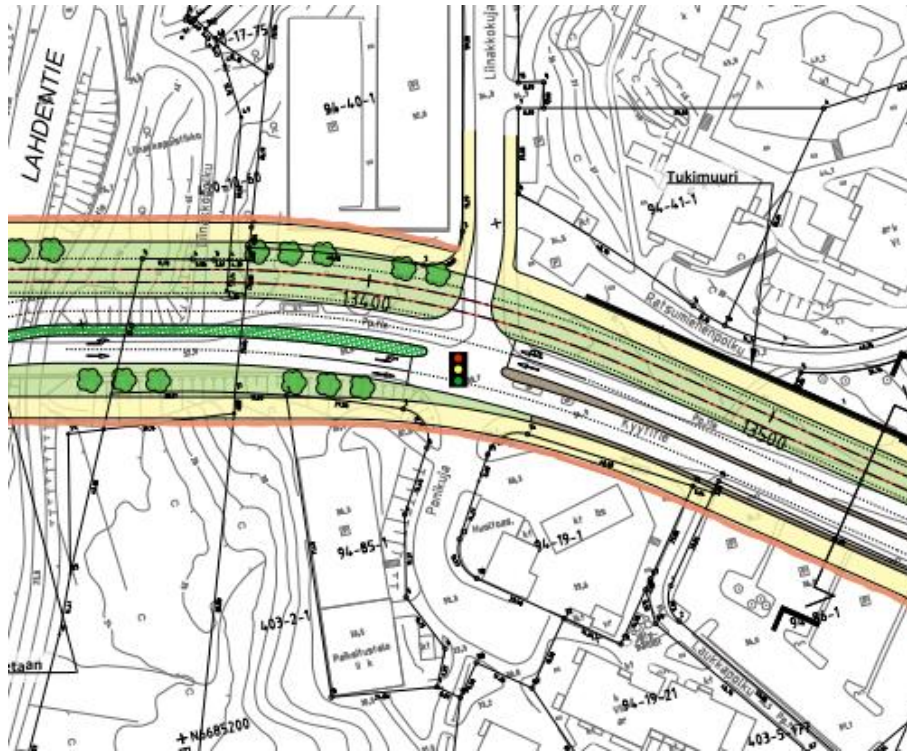
Ratikan yleissuunnitelma

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin teknisessä lautakunnassa 19.11.2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 ratikan jatkosuunnittelusta, jossa Vantaan ratikan reitille laaditaan katu- ja puistosuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat sekä asemakaavat.

Yleissuunnitelmassa on tutkittu hanke- ja vertailuvaihtoehtoja sekä laadittu matkustajamääräennusteita. Lisäksi on arvioitu ratikan vaikutuksia kulkutapoihin, liikenteelliseen saavutettavuuteen, tieliikenteen suoritteisiin ja onnettomuuksiin, päästöihin, matka-aikoihin lentoasemalle, maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, palveluiden kehityspotentiaaliin, luontoon, kulttuuriin, virkistyskäyttöön, maisemaan, kaupunkikuvaan, meluun ja tärinään.



Kuva 18. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta (WSP Finland, 30.4.2019). Kuva Hakunilantiestä sekä Kyytitien ja Kyytitien risteysalueelta. Raitiotiepysäkin odotustila on merkitty oranssilla ja bussipysäkin odotustila sinisellä.



Kuva 19. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Kyytitiellä (WSP Finland, 30.4.2019).

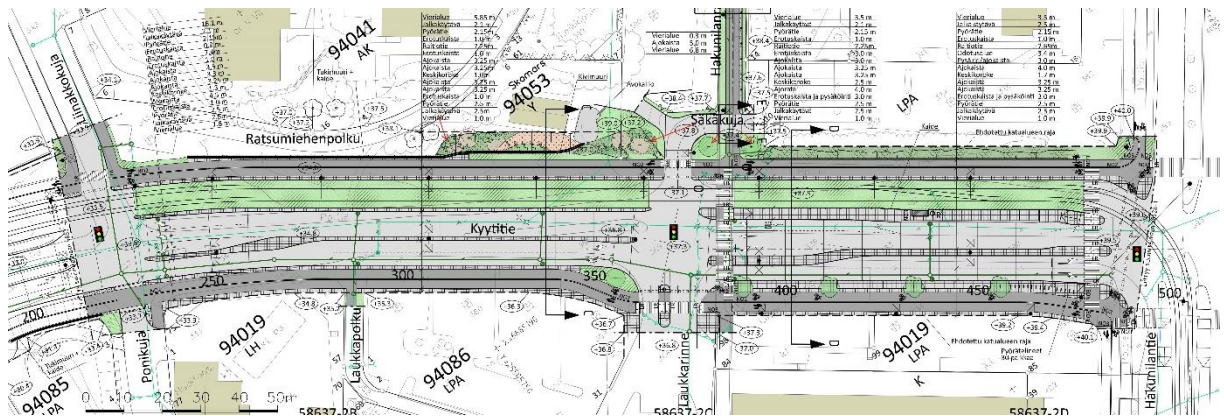
Katu- ja puistosuunnitelmat

Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat. Katusuunnitelmia käytetään kaavoituksen valmisteluaineistona. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman ratkaisuja. Ratikkakatuihin liittyville kaduille suunnitellaan uudet järjestelyt. Pääosa ratikan käyttämisestä kaduista on olemassa olevia katuja, mutta myös uusia katuja suunnitellaan. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan koko suunnitteluosuudella. Jalankulun ja pyöräilyn siltoihin tulee muutoksia: osaa muokataan, osa poistetaan ja korvataan suojateillä tai reittimuutoksilla ja osa suunnitellaan korvattavaksi uusilla silloilla. Samalla suunnitellaan katujen valaistus. Puistojen osalta suunnitellaan ne osuudet, joihin ratikka tai uudet liikennejärjestelyt aiheuttavat muutoksia.

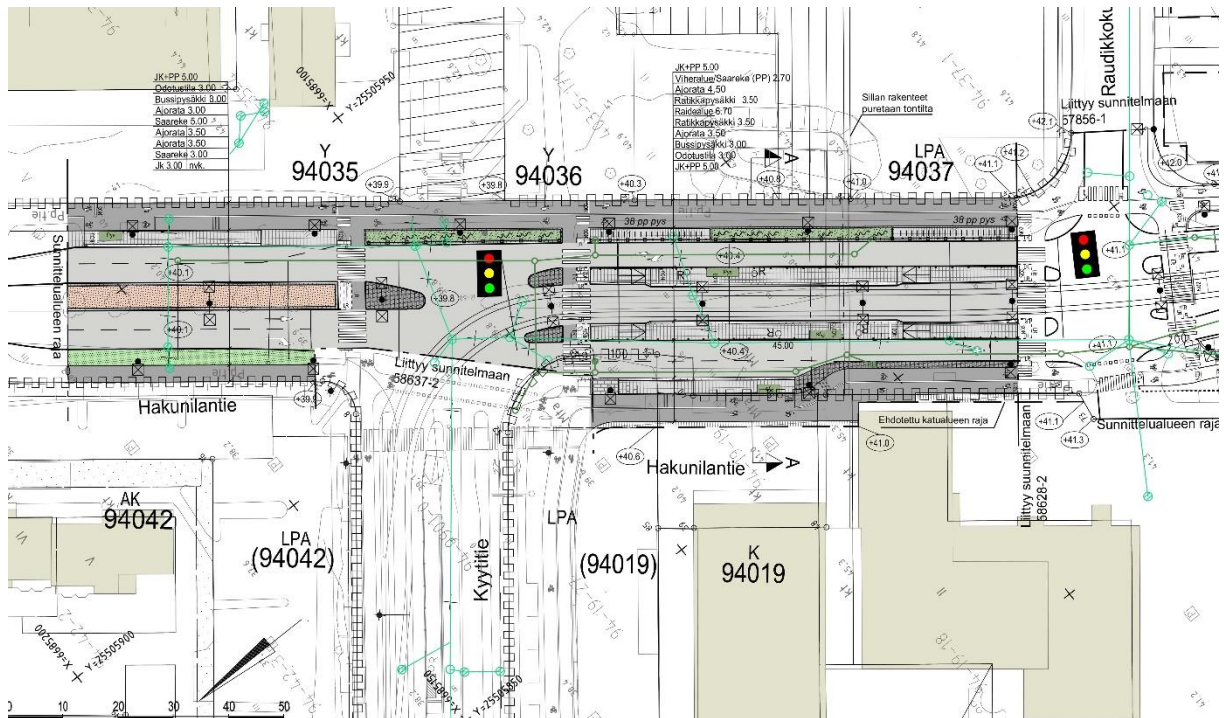
Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä arvioidaan ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.

Ratikan katu- ja puistosuunnittelu on alkanut syksyllä 2020. Ensimmäiseksi laaditaan tilavaraukset ratikan asemakaavoja varten. Niistä tarkennetaan varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat. Suunnitelmien valmistuttua niiden ehdotukset asetetaan julkisesti nähtäville vaiheittain vuosien 2021–2022 aikana. Tavoitteena on, että katu- ja puistosuunnitelmat voidaan hyväksyä vuoden 2022 aikana.

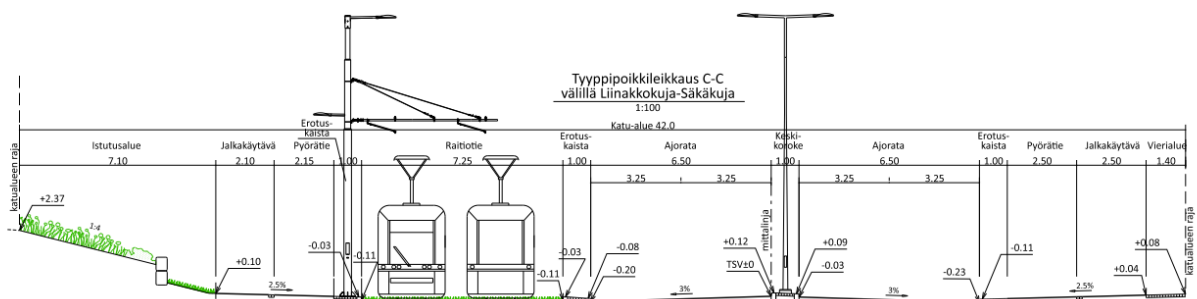
Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan ja Hakunilan suuralueilla. Hakunilan keskustan kaava-alueelle sijoittuvien suunnitelmien luonnokset valmistuivat 7.10.2021 ja 7.10.-20.10.2021 välisenä aikana niistä oli mahdollista jättää mielipide.



Kuva 20. Kyttitie välillä Liinakkokuja – Hakunilantie (Finnmap Infra, luonnos 7.10.2021).



Kuva 21. Hakunilantie välillä Kyttitie – Raudikkokuja (WSP Finland Oy, luonnos 7.10.2021).



Kuva 22. Poikkileikkaus Kyttitiellä välillä Liinakkokuja-Säkäkuja (Finnmap Infra, luonnos 7.10.2021).

Ratikan kaavarunko

Vantaan ratikan reitin varrelle laaditaan sen kaupunkikehitystä ohjaava kaavarunko, joka kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarunko on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleisempi suunnitelma, jolla luodaan pitkän aikavälin visio ratikka-kaupungista, määritellään tavoitemitoitus suunnittelualueen lisärakentamiselle, arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset ja aikataulutetaan alueiden kehittäminen pitkällä aikavälillä. Kaavarunko yhteensovittaa alueen maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan yleiskaavan 2020 maankäyttösuunnitelmaa. Kaavarunko toteutetaan oikeusvaikutuksettomana suunnitelmana, jonka ensisijainen tavoite on sitouttaa kaupungin eri toimialat toteuttamaan ratikkakaupunkia yhteisten periaatteiden mukaisesti.

Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi pitää sisällään laajemman kaupunkikehityksen vaikutusten arvioinnit.

Tavoitteena on, että kaavarunko voidaan hyväksyä vuoden 2023 alkuun mennessä.

Hakunilan keskustan kaavarunko 2017

Hakunilan keskustan kaavarungossa (091600) on esitetty maankäytön, liikenteen ja palveluiden kokonaisuuden yleispiirteinen tavoitetila. Kaavarunko on valmistunut vuonna 2017 yleis- ja asemakaavoituksen valmisteluaineistoksi (Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy ja Ramboll Finland Oy). Suunnittelualueelle on kaavarungossa esitetty muun muassa keskustatoimintojen aluetta sekä tehokkaan uuden asumisen korttelialueita ja kivijalkapalveluita. Kyytitien ja Hakunilantien risteys on esitetty kaupunkikuvallisesti merkittäväksi ja risteysalue on merkitty toriksi. Suunnittelualueelle on merkitty mm. kävely- ja pyöräyhteyksiä ja raitiotieyhteys.

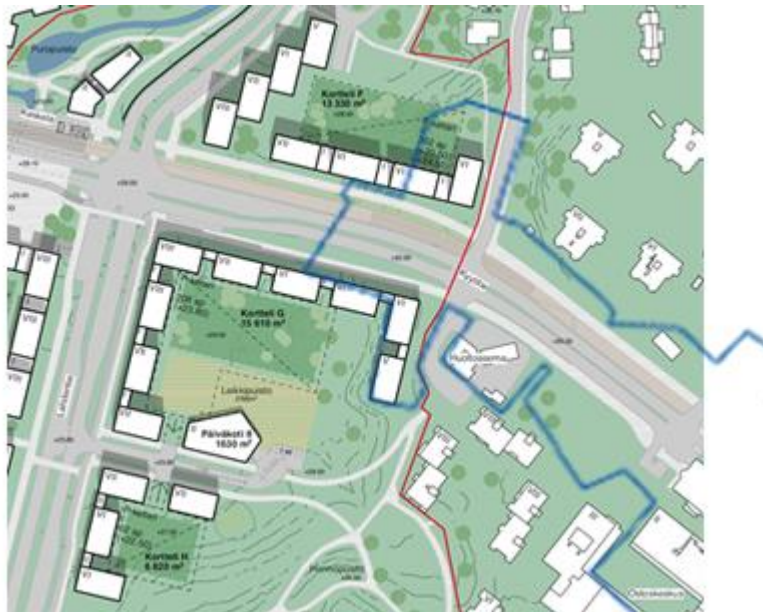


Kuva 23. Ote Hakunilan kaavarungosta 2017 (Arkkitehdit Anttila ja Rusanen Oy ja Ramboll Finland Oy). Kaava-alueen raja-alue on esitetty sinisellä viivalla.

Asemakaavamuutos Hakunilan keskustan laajennus 2

Länsiosa suunnittelualueesta kuuluu myös käynnissä olevaan asemakaavamuutokseen Hakunilan keskustan laajennus 2 (nro 001873). Kaavamuutoksessa alueelle tavoitellaan 100 000 kem²

asumista ja kahta päiväkotia. Kaavamuutos pyrkii lisäämään Hakunilan elinvoimaisuutta sekä tiivistämään aluetta rakentuvan Vantaan ratikan ympäristössä. Kaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä aluesuunnitelma on asetettu nähtäville 10.1.2020. Asemakaavamuutos pohjautuu alueelle laadittuun viitesuunnitelmaan (L-arkkitehdit 2019). Kaavatyöstä laaditaan aluksi kaavaluonnos, jonka pohjalta asemakaavamuutosehdotus tai -ehdotukset laaditaan.



Kuva 24. Ote Hakunilan keskusta II aluesuunnitelmasta (L-arkkitehdit 2019). Hakunilan keskustan kaavan (002453) kaava-alueen raja on esitetty sinisellä viivalla.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 16.12.2019. Samalla kaupunginvaltuusto hyväksyi, että ratikan rakentamisen mahdollistava jatko-suunnittelu voidaan aloittaa suunnitelman pohjalta. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.

Kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempana alueena numerolla 062800, tämä asemakaavamuutos on erotettu omaksi muutosalueekseen katusuunnittelun edettyä ja sai työohjelmassa työnumeron 002453.

Ratikan asemakaavat ovat asemakaavoituksen työohjelmassa 2022.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

Osallisia ovat ne, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa.

- Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)
- Kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät

- Asukas- ym. yhdistykset
- Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- Kaupungin omat asiantuntijat

Osallisia ovat myös ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Väylävirasto (rautatie- ja vesialueet)
- Pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- Suomen luonnonsuojeluliitto
- Tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL, TUKES

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Ratikan jatkosuunnittelun osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” julkaistiin 23.11.2020 ja päivitettiin 17.9.2021. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin yksi aluetta koskeva mielipide, jossa ratikkaa pidettiin hyvänä asiana Hakunilan kehittymiselle.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta ja yksi koko linjaa koskeva. Yleisötilaisuudet järjestettiin 8.12.2020 (Länsimäki), 9.12.2020 (Hakunila), 16.12.2020 (Tikkurila) ja 17.12.2020 (Aviapolis) sekä 23.9.2021 ja 6.4.2022 (koko linjan suunnittelutilanne). Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on kuvattu Vantaan ratikan OAS-vaiheen vuorovaikutusraportissa 22.3.2021. Erilaiset osallistumisen ja vaikuttamisen tavat koottiin työn aikana osallistuvavantaa.fi -alustalle.

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 12.1.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 12.1.-2.2.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 12.1.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana 2; 21.1. sekä 28.1.2022. Tänä aikana vastaanotettiin 1 puhelu. Mielipiteitä vuorovaikutusmateriaalista vastaanotettiin yhteensä 9, joista 2 puhelimitse.

Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista saadut mielipiteet (tiivistettynä)

Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista saatiin 9 mielipidettä. Neljä mielipidettä koski ratikkaa yleisesti. Yhdessä mielipiteessä ratikkaan ja sen tuomaan muutokseen suhtauduttiin positiivisesti ja sen nähdään elävöittävän Vantaan eri osia. Kahdessa mielipiteessä pidettiin ratikkaa turhana ja kalliina.

Huolissaan oltiin nykyisiin parkkipaikkoihin ja niiden ajoyhteyksiin liittyvistä muutoksista ja raken-
tamisen aikaisista haitoista muun muassa liikenteeseen liittyen. Lisäksi kysyttiin suunnittelualueen ja sen lähialueen muista suunnitelmista. Huolissaan oltiin lähiluonnon katoamisesta ja alueen

tiivistysrakentamisen laajuudesta. Kahdessa mielipiteessä muistutettiin käynnissä olevasta maan oston keskusteluista.

Kaavatyön yhteydessä on tarkasteltu, että yksityisten kiinteistöjen toteutunut autopaikkamäärä on mahdollista järjestää pysäköintialueiksi varattujen alueiden pienentämisestä huolimatta. Asiasta on oltu yhteydessä maanomistajiin. Vaikutus lähiluontoon on pyritty minimoimaan.

Asemakaavaehdotuksen nähtävillä olo ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 22.3.2022 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 6.4-5.5.2022 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 20 kappaletta ja vastaanotettiin 8. kappaletta. Muistutuksia saatiin 1 kappale.

Muistutukset:

Muistutus 1

Muistutuksen jättäjä toteaa, että asemakaavaehdotuksessa 002453 ja siihen liittyvässä katusuunnitelmassa on esitetty, että muistutuksen jättäjän omistama kiinteistö muuttuu suurelta osin katualueeksi ja sillä oleva rakennusoikeus poistetaan ja kiinteistöllä sijaitseva rakennus puretaan/poistetaan. Muistutuksen jättäjä vastustaa em. sisältöistä asemakaavaehdotusta. Lisäksi muistutuksen jättäjä toteaa, ettei se tule purkamaan omistamaansa rakennusta. Muistutuksessa esitetään, että asemakaavaehdotus tulee esitettyjen ratkaisujen osalta muuttaa tai vaihtoehtoisesti Vantaan kaupungin tulee lunastaa kiinteistö käypään hintaan ennen kaavoituksen toteuttamista/kaavoitusprosessin yhteydessä.

Vastine: Ratikan toteuttaminen alueelle vaatii asemakaavan katualueen laajentamista. Katualueen laajuutta on tutkittu ratikan katusuunnittelun yhteydessä. Liikerakennuksen säilyttäminen johtaisi ratkaisuihin, jotka olisivat katu ympäristön liikenteellisen toiminnallisuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden kannalta esitettyjä ratkaisuja merkittävästi heikompia. Kiinteistön ostoon liittyviä asioita käsitellään Vantaan kaupungin Kiinteistöt ja tilat -palvelualueen edustajien ja kiinteistönomistajan välisissä neuvotteluissa.

Lausunnot:

Vantaan kaupunginmuseo

Lausunnon antaja toteaa, että Hakunilan keskustassa kaava alueelle osuu suojeltu Skomarssin torpparakennus Ratsumiehenpolku 1:ssä. Rakennus on merkitty kaava karttaan suojelua merkitsevällä sr-merkinnällä. Kyseisen merkinnän määräystä tulisi kuitenkin lausunnon mukaan päivittää vastaamaan viimeisimmässä inventoinnissa määriteltyjä arvoperusteita. Lausunnossa huomauteaan myös, että katulevennyksen myötä myös torpan kaupunkikuvallinen arvo korostuu. Museo ehdottaa asemakaavan seuraavaan merkintään ja määräystä:

sr suojeltava rakennus

Historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä rakennus, jota ei saa purkaa. Rakennuksessa ei saa tehdä sellaisia korjaus- ja muutostöitä, jotka vaarantavat edellä mainittujen arvojen säilymisen. Korjaus-, muutos- ja lisärakentamistoimenpiteille on hankittava paikallisen museoviranomaisen lausunto.

Vantaan kaupunginmuseo toteaa, että uusi suojelumääräys tulisi päivittää myös asemakaavan selostuksen vaikutusten arviointilukuun sivulle 37.

Lisäksi lausunnossa todetaan, että kaavaselostuksessa sivulla 16 olevat tiedot koskien historiallisia tielinjauksia koskevat teiden linjauksia muilta osiltaan, mutta tämä Skomarsin tilalle johtanut yhdystie (Ratsumestarinpolku) ei todennäköisesti ole yhtä vanha kuin muut linjauksen osat.

Vastine:

Vantaan kaupunginmuseon ehdotuksen mukaisesti rakennuksen suojelua koskeva määräys tarkistetaan. Tarkistettu määräys:

”sr suojeltava rakennus

Historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja kaupunkikuvan kannalta arvokas rakennus, jota ei saa purkaa. Rakennuksessa ei saa tehdä sellaisia korjaus- ja muutostöitä, jotka vaarantavat edellä mainittujen arvojen säilymisen. Korjaus-, muutos- ja lisärakentamistoimenpiteille on hankittava paikallisen museoviranomaisen lausunto.”

Lisäksi kaavaselostuksen tekstit korjataan lausunnossa esille tuotujen tietojen perusteella.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa asemakaavan muutosehdotuksesta.

ST1

Lausunnon antaja huomauttaa, että asemakaavamuutoksessa St1:n tontti on ehdotettu pienentyväksi Kyytitien puolelta noin 202 m²:n verran, mistä syystä polttoaineenjakuinfra jäisi katualueelle ja vaatisi St1:ltä täydellisen jakeluinfran uudistamisen toiminnan jatkamiseksi. St1 ehdottaa katualueen rajan tarkistamista siten, että polttoaineenjakuinfra jäisi kokonaisuudessaan St1:n tontille. St1:n tavoitteena on jatkaa polttonesteiden jakelutoimintaa tontilla niin pitkään kuin mahdollista ja varmistaa, että polttonesteiden jakelutoiminta olisi mahdollista tulevaisuudessa myös siinä tapauksessa, mikäli ratikkahanke viivästyisi tai ei toteutuisi.

St1 toteaa korttelialueen käyttötarkoituksen muuttumisen sekä kiinteistön rakennusoikeuden poistamisen olevan sille maanomistajana epäedullinen muutos ja se poistaisi St1:n mahdollisuuden harjoittaa kiinteistöllään liiketoimintaansa. St1 ehdottaa, että esitettyä korttelialueen käyttötarkoitusta laajennettaisiin niin, että se kattaisi myös huoltoasemarakennusten korttelialueen siltä varalta, että asiassa ei saada myönteistä ratikan investointi- tai toteuttamispäätöstä tai että hankkeen toteuttaminen viivästyy.

Lisäksi lausunnon antaja huomauttaa, että kyseistä St1:n omistamaa kiinteistöä on tarkasteltu osana suurempaa kokonaisuutta, josta St1 ja Vantaan kaupungin viranhaltijat ovat keskenään keskustelleet. Lausunnon antajan mukaan on selvää, että ehdotetun kaavamuutoksen toteuttaminen alentaisi merkittävästi St1:n Hakunilan kiinteistön arvoa.

Vastine: Ratikan toteuttaminen alueelle vaatii asemakaavan katualueen laajentamista. Katualueen laajuutta on tutkittu ratikan katusuunnittelun yhteydessä. Katusuunnittelun yhteydessä on myös tarkasteltu ST1 ehdotusta katualueen tilavarauksen muuttamisesta siten, että polttoaineen jakeluaseman polttoainesäiliöt jäisivät kokonaisuudessaan tontin puolelle. Tämä johtaisi ratkaisuihin, jotka olisivat katu ympäristön liikenteellisen toiminnallisuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden kannalta esitettyjä ratkaisuja merkittävästi heikompia.

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on ratikan vaatiman tilan varmistaminen asemakaavassa. Mikäli ratikka toteutetaan, katualueelle jäävät polttoainesäiliöt tulee purkaa, joka estää alueen käyttämisen polttoaineen jakelutarkoitukseen. Polttoaineen jakelutoimintaa voi kuitenkin jatkaa alueella käyttötarkoituksen muutoksesta huolimatta ja muiden asiaa koskevien lupien sen salliessa niin kauan, kunnes katualuetta aletaan rakentamaan. Lisäksi kiinteistö on osa vireillä olevaa kaavamuutostyötä 001873 Hakunilan laajennus 2, jossa alue tullaan ehdottamaan kokonaisuudessaan uudistuvaksi.

Tilanteessa, jossa ratikka ei toteudu, voi nykyistä huoltoasematoimintaa jatkaa alueella käyttötarkoituksen muutoksesta huolimatta ja muiden asiaa koskevien lupien sen salliessa. Kiinteistön arvo määritellään Vantaan kaupungin Kiinteistöt ja tilat -palvelualueen edustajien ja St1:n välisissä neuvotteluissa.

HSY

HSY toteaa, että suunnittelualueella ja sitä ympäröivillä alueilla sijaitsee runsaasti valtaosin 1970-luvulla rakennettua yleistä vesihuoltoa. Lausunnossa mainitaan, että johtoja pitää siirtää ja uusia rakentaa merkittävästi. Tulevat siirrot, niiden suunnitelmat ja kustannusarviot tarkentuvat alueella jo käynnissä olevan katusuunnittelun ja alustavan rakennussuunnittelun myötä.

HSY tuo esille, että HSY:n ja kaupungin edustajat ovat sopineet yhteisymmärryksessä, että kaavaselostuksen liitteenä ei ole tarkoituksenmukaista esittää vesihuollon esisuunnitelmaa eikä alustavaa rakennuskustannusarviota ratikkaan liittyvissä kaava- ja kaavamuutoshankkeissa, koska ajantasaisimmat ja tarkimmat vesihuoltosuunnitelmat ja kustannusarviot syntyvät jo edellä mainittujen katusuunnittelun ja alustavan rakennussuunnittelun aikana.

Vastine: Kaavaselostuksen liitteistä poistetaan vesihuoltoon liittyvät suunnitelmat. Vesihuollon rakennuskustannusarviota ei ole esitetty kaavaselostuksessa.

Tukes

Lausunnossa todetaan, että asemakaavamuutos ei sijoitu Tukesin valvomien, vaarallisia kemikaleja laajamittaisesti käsittelevien ja varastoivien laitosten, konsultointivähykkeelle. Tukes mainitsee lisäksi, että Vantaan Energia Oy:n Hakunilan lämpökeskuksessa (noin 500 m päässä kaavamuu-tosalueelta) ei varastoida enää polttoöljyä toiminnanharjoittajan kumottua polttoöljyn käsittelyä ja varastointia koskevat luvat vuonna 2017.

Uudenmaan ELY-keskus

Rakennettu kulttuuriympäristö

Lausunnon antajan mukaan kulttuuri- ja rakennushistoriallisesti arvokkaan Skomarsin torpan suojelutavoitteet on nähtävillä olleessa asemakaavaehdotuksessa tunnistettu asianmukaisesti. Lausunnon antaja kuitenkin esittää että "Maankäyttö- ja rakennuslain 139 §:ssä olevien purkamisluvan myöntämisen edellytysten vuoksi ei asemakaavamääräyksissä käytetä sanontaa "ei saa purkaa ilman pakottavaa syytä." Mainitusta johtuen ko. lause tulee muuttaa muotoon "...jota ei saa purkaa."."

Meluntorjunta

Lausunnon antaja esittää, että kaavan valmistelussa on varmistuttava, että kaavassa määrätty julkisivun ääneneristävyys on käytännössä mahdollista toteuttaa Y korttelin suojeltavassa rakennuksessa suojeluväimukset huomioon ottaen.

Lausunnon antaja ehdottaa katualueelle annetusta määräyksestä "Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama värinä tai runkoääni

ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) sisätiloissa ~~31.12.2021 mennessä~~ hyväksyttyjen asemakaavojen osoittamassa maankäytössä." poistettavaksi määräyksen loppuosaa " 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittamassa maankäytössä." Lausunnon antajan mukaan näin määräys huomioisi myös tässä asemakaavassa esitettyjen muuttuvien kortteleiden rakennukset.

Hulevesien hallinta

Lausunnon antaja esittää, että autopaikkojen korttelialueilta (kaavamerkintä LPA) tulevat hulevedet tulee käsitellä öljynerotuksella tai vesien laatua parantavalla suodattavalla menetelmällä ennen johtamista hulevesijärjestelmään. Lisäksi lausunnon antajan mukaan Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanotetaan Kormuniitynojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta.

Vastine:

Rakennettu kulttuuriympäristö

Muutetaan Skomarsin torppaa koskeva suojelumääräys muotoon "...jota ei saa purkaa." lausunnonantajan esityksen mukaisesti.

Meluntorjunta

1Kaavassa on Y-korttelialueelle annettu määräys, joka varmistaa Ympäristöministeriön asetuksen mukaisten melun ohjearvojen täyttymisen sisätiloissa. Kaavamääräyksen mukaan ulkovaipan eristävyyden tulee olla 30 dB, mikä toteutuu usein jo tavanomaisilla rakenteilla. Skomarsin torpalla 19.8.2022 tehtyjen ulkovaipan ääneneristävyyksmittausten perusteella torpan ulkovaipan äänitasoero on 33 dB, joka on 3 dB suurempi kuin asemakaavassa Skomarsin torpalle rakennuksen ulkovaipalle annettu äänitasoerovaatimus (30 dB). Siten kaavassa annettu äänitasoerovaatimus täyttyy ennustetilanteessa.

Katualueelle annettu tärinä- ja runkomelumääräys muutetaan muotoon:

Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

Korjattu määräys ottaa kantaa tämän kaava-alueen kortteleiden sekä kaava-alueen ulkopuolisten alueiden tärinän ja runkomelun torjuntaan.

Hulevesien hallinta

Lisätään LPA-alueille hulevesien hallintaa koskeva määräys lausunnonantajan ehdotuksen mukaisesti. Lisätään kaavaan yleinen määräys työmaa-aikaisten hulevesien hallinnasta lausunnonantajan ehdotuksen mukaisesti. Kaavaan lisätään seuraavat määräykset:

- Autopaikkojen korttelialueen hulevedet tulee käsitellä öljynerotuksella tai vesien laatua parantavalla suodattavalla menetelmällä ennen johtamista hulevesijärjestelmään.*
- Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi*

laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Kormuniitynojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta.

Uudenmaan liitto

Uudenmaan liitto ei näe tarvetta antaa lausuntoa otsikon mukaisesta aiheesta.

Fingrid Oy

Fingrid Oy:llä ei ole lausuttavaa asemakaavasta.

Viranomaisyhteistyö

Ratikan asemakaavoja on käsitelty ELY-keskuksen kanssa kuukausikokouksissa 7.10.2020, 11.5.2021 ja 10.2.2021.

Katusuunnittelun yhteydessä viranomaisyhteistyötä on tehty Uudenmaan ELY-keskuksen, Väyläviraston, pelastuslaitoksen sekä Helsingin seudun liikenteen (HSL) kanssa.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Valtuustokauden strategia esittää Vantaan innovatiivisena, rohkeana, rentona ja viihtyisänä, kestävyyden ja kiertotalouden edelläkävijänä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Kaupunkikeskuksille laaditaan omat kehittämissuunnitelmansa, joissa korostuvat alueiden myönteiset ominaispiirteet. Teemme keskuksista viihtyisiä ja turvallisia. Huolehdimme, että luonto on lähellä. Lisäksi mahdollistamme helpon liikkumisen kaupungissamme sekä hyvät toiminnalliset kehitysmahdollisuudet ja päivittäiset palvelut.

Vantaan ratikka mahdollistaa tiivistyvän kaupungin ja on valtuustokauden strategian yksi Vantaan tulevaisuutta rakentavasta neljästä kärkihankkeesta.

MAL-tavoitteet:

Vantaan ratikka kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus). Sopimuksella mahdollistetaan kestävän ja vähähiilisen kaupunkiseudun kehittäminen vuosien 2020–2031 aikana. MAL-sopimusten tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että

- luodaan edellytyksiä liikenteeseen kohdistettujen ja joukkoliikennettä tukevien investointien täysimääräiselle hyödyntämiselle,
- edistetään uusien liikennepalvelujen syntymistä henkilö- ja tavaraliikenteessä,
- raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset.

Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi on hyväksytty liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2021–2025 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:

- Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen. Kaupunkirakenne on resurssiviisaasti toteutettu. Kaupunki integroi ilmastomuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.
- Hiilineutraali energia. Vantaalla vähennetään lämmityksen päästöjä ja Vantaan alueella on luovuttu lämmityksessä fossiilisista polttoaineista vuoteen 2030 mennessä.
- Materiaalien elinkaari ja kiertotalous. Edistetään vähähiilistä rakentamista, kiertotaloutta ja jakamistalouden kehittymistä.
- Monimuotoinen luonto. Luonnon monimuotoisuutta lisätään, suojellaan ja vahvistetaan suunnitelmallisesti.
- Vastuullinen Vantaa. Edistetään kestävään elämäntapaan, ympäristökasvatukseen ja koulutukseen sekä ympäristöjohtamiseen ja työn tekemisen tapoihin liittyviä toimenpiteitä. Tehdään ympäristövastuullisia hankintoja.
- Hiilinielut ja kompensointi. Hiilineutraaliustavoitteessa päästöjä on vähennetty vähintään 80 prosenttia vuonna 2030 verrattuna vuoteen 1990. Loput 20 prosenttia voidaan sitoa kasvillisuuteen, maaperään ja puurakentamiseen tai hankkimalla päästövähennystoimia muualle.

Vantaa on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali kaupunki vuonna 2030. Hiilineutraaliin Vantaaseen tähtäävät toimenpiteet ovat osa resurssiviisauden tiekarttaa. Tavoitteeseen päästäkseen Vantaan tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 80 % vuoden 1990 päästöihin verrattuna ja kompensoida jäljelle jäävät päästöt esimerkiksi lisäämällä hiilinieluja tai rahoittamalla vähähiilisyys-tään tähtääviä hankkeita muualla. Päästötavoitteen saavuttamiseksi tärkeimmiksi toimenpiteiksi on listattu:

- rakentamisen energiatehokkuuden parantaminen
- kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kehittäminen
- joukkoliikenteen parantaminen

Vantaan ratikan tavoitteet (12.11.2018)

Vantaan ratikan tavoitteet on muodostettu yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä ja hyväksytty Vantaan kaupunginhallituksessa 12.11.2018. Raitiotien tärkeimmiksi päätavoitteiksi on määritetty:

1. Vantaan kansainvälisen saavutettavuuden ja joukkoliikenteen verkoston parantaminen.
2. Kaupunkikeskustojen kehittäminen ja houkuttelevien asuin- ja työpaikka-alueiden lisääminen.
3. Autoriippumattoman elämäntavan edistäminen.
4. Liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavamuutoksessa varaudutaan ratikan rakentamiseen. Ratikan rakentaminen parantaa Vantaan paikallista ja kansainvälistä saavutettavuutta, lisää kestäviä liikkumisen muotoja, mahdollistaa kaupungin kasvamisen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä luo alueellista hyvinvointia ja houkuttelevuutta. Kaavassa osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katu ympäristölle. Kaavamuutoksella levennetään katualuetta sen verran, että ratikka ja siihen liittyvä katu ympäristö ja jalankululle ja pyöräilylle varatut parannetut yhteydet mahtuvat katualueelle. Kiinteistöt, joiden pinta-alan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

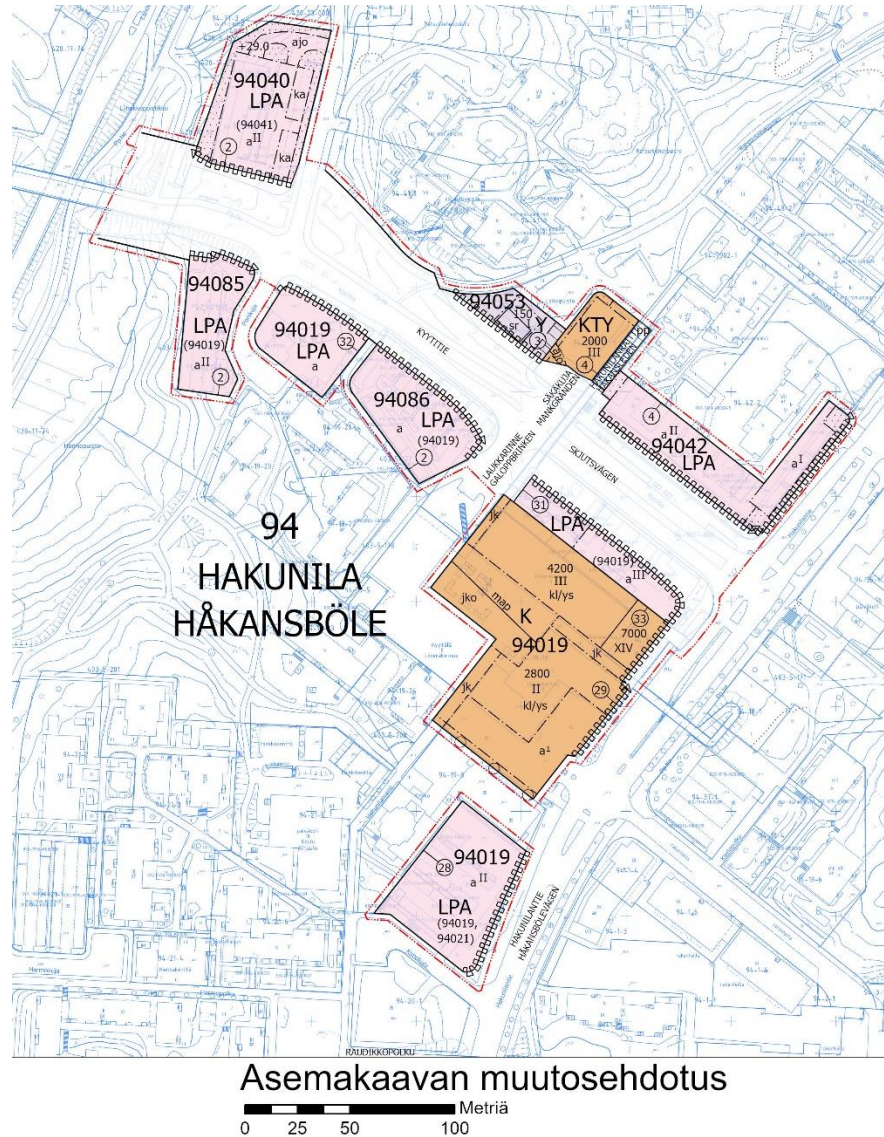
Asemakaavaratkaisu perustuu ratikan ensimmäisen vaiheen katu- ja puistosuunnitelmiin, joissa on esitetty tilavarukset ratikan tarvitsemalle katutilalle. Varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat tarkennetaan tilavaraussuunnitelmista. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ja kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymä ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu. Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan ja Hakunilan suuralueilla. Hakunilan keskustan kaava-alueelle sijoittuvat luonnokset valmistuivat 7.10.2021. Katusuunnitelmaluonnokset toimivat osaltaan myös asemakaavan valmistelumateriaalina.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla levennetään katualuetta Kyytitiellä ja Hakunilantiellä muuttamalla osia korttelialueista ja puistoaluetta katualueeksi. Katualueen levennykset perustuvat 7.10.2021 valmistuneisiin katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin.

Korttelin 94019 tontin 32 käyttötarkoitus muutetaan huoltoasemarakennusten korttelialueesta autopaikkojen korttelialueeksi ja tontin rakennusoikeus poistetaan. Korttelin 94019 tontin 31 LPA-alueella oleva liikerakennuksen rakennusala poistuu. Muiden kiinteistöjen kokonaisrakennusoikeudet eivät muutu pinta-alamuutosten myötä. Ajoyhteys- ja ajoliittymäkieltomerkit lisätään kortteleissa 94040, 94085, 94086 sekä 94019 ja lyhennetään korttelissa 94053. Muilta osin korttelialueet esitetään voimassa olevan asemakaavan mukaisina eikä asemakaavan muutoksella osoiteta uutta rakentamista. Melumääräyksiä on lisätty Y-, KTY- ja K-korttelialueille.



Kuva 25. Kuva kaavamuutosehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Kaavamuutosalueen pinta-ala on 4,3846 hehtaaria. Rakennusoikeutta alueella on yhteensä 16150 k-m². Kaavamuutoksen myötä alueella rakennusoikeus vähenee 1250 k-m².

Liike- ja toimistorakennusten korttelialueen (K) pinta-ala pienenee 311 m². Toimitilarakennusten korttelialueen (KTY) pinta-ala vähenee 139 m². Yleisten rakennusten korttelialueen (Y) pinta-ala pienenee 381 m². K, KTY ja Y-kortteleiden rakennusoikeuksiin ei tule muutoksia.

Autopaikkojen korttelialueiden (LPA) pinta-ala vähenee 1614 m². Huoltoaseman korttelialueen (LH) pinta-ala 1710 m² poistuu. Autopaikkojen korttelialueeksi muutetun huoltoaseman korttelialueen tontin 94019/32 koko rakennusoikeus, 500 kerrosalaneliötä poistuu. Autopaikkojen korttelialueen tontin 94019/31 rakennusoikeus, jolle on saanut sijoittaa liikerakennuksen, 750 kerrosalaneliötä poistuu.

Puistoalueiden (VP) pinta-ala vähenee 686 m². Katualueen pinta-ala lisääntyy 4955 m². Kevyen liikenteen kadun pinta-ala vähenee 114 m².

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Asemakaavassa on annettu melusuojaukseen ja kasvillisuuden istuttamiseen liittyviä määräyksiä. Lisäksi kaavassa huomioidaan suojeltu historiallinen rakennus.

Kaava on laadittu yhtäaikaaisesti ratikan katu- ja puistosuunnittelun kanssa, jolloin kaavan katutilan laatuun kiinnitetään paljon huomiota. Katutilan suunnittelussa käytetään Ratikan Design Manualia (*Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020*), jossa on esitetty katutilan suunnittelun ohje. Ohje sisältää linjan kaupunkikuvallisen kokonaisuuden ja kaupunkikuvan laatua toteuttavat pysäkkialueiden materiaali- ja kalusteohjeet sekä kasvillisuuden käytön periaatteet. Ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan ja viihtyisän uuden kaupunkitilan tekeminen, vastuullisuuden huomioiminen, ekologisuuden vaaliminen ja hiilijalanjäljen hillitseminen.

Ratikan suunnittelun yhteydessä tullaan laatimaan taiteen yleissuunnitelma, jossa esitetään taiteen liittämistä osaksi ratikkaa.

4.3 ALUEVARAUKSET

Pääosa suunnittelualueesta on katualuetta ja autopaikkojen korttelialueita (LPA). Asemakaavassa on mukana korttelialueita niiltä osin, kun katualuetta laajennetaan korttelialueelle.

4.3.1 Korttelialueet

K, liike- ja toimistorakennusten korttelialueet

Korttelin **94019 tontin 29** rajausta on tarkistettu ja osa tontista muuttuu katualueeksi. Hakunilantiehen rajautuvasta osasta tontin rakennusalat pienenevät hieman, mutta rakennusoikeudet säilyvät ennallaan. Osa-alueen sisäiselle jalankululle varatusta alueen osasta muuttuu katualueeksi. Tontin pohjoisosassa ajoneuvoliittymäkielto laajenee käsittämään koko Hakunilantien. Korttelialueelle on lisätty määräys liikennemelusta. Muutoin korttelialue määräyksineen säilyy ennallaan.

KTY, toimitilarakennusten korttelialue

Korttelin **94053** rajausta on tarkistettu ja **tontista 4** osa muutetaan katualueeksi. Alueen rakennusala pienenee hieman, mutta rakennusoikeus säilyy ennallaan. Tontin ajoneuvoliittymäkieltomerkintä poistetaan ja alueelle lisätään ajoyhteys viereiselle tontille 3. Muutoin korttelialue määräyksineen säilyy ennallaan.

Y, yleisten rakennusten korttelialueet

Korttelialueen **94053** rajausta on tarkistettu ja **tontista 3** osa muutetaan katualueeksi. Korttelialueelle on lisätty määräys liikennemelusta. Rakennus osoitetaan suojeltavaksi rakennukseksi (sr). Muutoin korttelialue määräyksineen säilyy ennallaan.

LPA, autopaikkojen korttelialueet

Korttelialueiden rajauksia on tarkistettu.

Korttelialueen **94040 tontista 2** osa muutetaan katualueeksi. Auton säilytyspaikan rakennusala sekä katoksen rakennusala pienenevät hieman. Istutettavaksi osoitetun alueen osan rajausta pienenee hieman. Kyytitiehen rajautuvalle tontin osalle osoitetaan ajoneuvoliittymäkielto.

Korttelialueen **94042 tontista 4** osa muutetaan katualueeksi. Muutoksen myötä auton säilytyspaikan rakennusala ja istutettavaksi osoitettua alueen osan rajausta pienenee hieman Kyytitiehen rajautuvalta osalta.

Korttelialueen **94085 tontista 2** osa muutetaan katualueeksi ja auton säilytyspaikan rakennusala pienenee. Kyytitiehen rajautuvalle osalle osoitetaan ajoneuvoliittymäkielto.

Korttelialueen **94019 tontista 32** osa muutetaan katualueeksi. Muu osa huoltoasemarakennusten korttelialueesta (LH) muutetaan autopaikkojen korttelialueeksi (LPA). Tontin rakennusala ja rakennusoikeus poistuvat. Tontille on annettu määräys maaperän pilaantuneisuuden selvittämisestä ja kunnostamisesta

Korttelialueen **94086 tontista 2** osa muutetaan katualueeksi ja pysäköintialueen liittymäkielto laajenee hieman Laukkarinteen puolelle. Alueen autojen säilytyspaikan rakennusalan pienenee ja pysäköintipaikkoja poistuu käytöstä. Korttelin luoteispuolella oleva huoltoasematontti on muutettu autopaikkojen korttelialueeksi ja yhdessä näille kahdelle tontille saadaan osoitettua nykytilannetta vastaava paikkamäärä.

Korttelialueen **94019 tontista 31** suuri osa muutetaan katualueeksi. Tontille sijoittuva liikerakennus joudutaan purkamaan ja merkittävä osa kyseisen pysäköintialueen autopaikoista poistuu. Alueen rakennusala, jolle saa sijoittaa liikerakennuksen sekä sitä koskeva rakennusoikeus poistuvat. Tontille ajo on jatkossa mahdollista jatkossa vain Laukkarinteen kautta.

Korttelialueen **94019 tontista 28** pieni osa muutetaan katualueeksi ja tältä osalta autojen säilytyspaikan rakennusala pienenee. Pysäköintipaikkojen määrä ei vähene.

Muilta osin autopaikkojen korttelialueet määräyksineen säilyvät ennallaan.

4.3.2 Muut alueet

VP, Puistoalue

Pienet osat Harmopuistoa, Liinakkopuistoa ja Liinakkopuistikkoa muutetaan katualueeksi.

Liikennealueet

Hakunilantien ja Kyytitien katualuetta on laajennettu nykyisestä. Katualueiden rajauksia on tarkistettu katusuunnitelmaluonnosten tilavarausten 7.10.2021 mukaisiksi niin, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö mahtuvat alueelle.

Kyytitien ylittävä Hakunilanraitin kevyen liikenteen yhteys (y) poistuu.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Kaava-alue sijoittuu valmiiksi rakennettuun ympäristöön. Alueen uudistaminen aiheuttaa vaikutuksia erityisesti kaupunkikuvaan, liikenteeseen ja palveluverkkoon. Hanketta voidaan pitää kestävästä kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Asemakaavamutoksella ei ole suoraan vaikutusta väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavassa ei osoiteta uusia alueita asumiselle.

Ratikan toteutuessa ratikkapysäkkien vaikutusalueella asutuskasvu kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Ratikan vaikutusalueella, noin 800 metrin säteellä, asukasmäärä tulee kasvamaan lähes 37 000 asukkaalla eli noin 74 % vuoteen

2050 mennessä. Asukasmäärän kasvu on ratikan vaikutusalueella huomattavasti suurempaa kuin keskimäärin kaupungissa. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*)

Yhdyskuntarakenne

Kaavamuutoksella ei osoiteta uutta rakentamista alueelle. Kaavamuutoksen myötä jonkun verran kerrosalaa poistuu.

Ratikan mahdollinen rakentaminen vauhdittaa maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiville ja sekoittuneelle rakenteelle. Ratikka lisää Itä-Vantaalla alueen houkuttelevuutta ja päivittää sen identiteettiä osaksi elävää ja kehittyvää ratikkakaupunkia. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliometriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliometriä työpaikoille. Hakunilan alueella maankäytön kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 450 000 k-m². (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*)

Vantaan ratikka luo edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen ja vahvistaa yhdyskuntarakenteen eheyttä. Ratikka toteuttaa kaupungin tavoitetta kasvaa kestävästi ja sijoittaa kaupungin kasvu vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varteen. Ratikan rakentaminen toteuttaa kaupungin strategian tavoitteita kaupungin tiivistämisestä sekä kaupungin elinvoiman ja vetovoiman lisäämisestä.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Kaupunkikuva

Asemakaava muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran, pääosin katualueen osalta.

Alueen korkeuseroista johtuen ja katualueen leventämisen myötä kaava-alueelle rakennetaan ratikkakatuja mahdollisen toteuttamisen yhteydessä kaksi tukimuuria. Kyytitien pohjoispuolelle kerrostalokorttelin 94041 kohdalle rakennetaan muuri, joka on Säkäkujan puoleisessa päässä matala kivimuuri ja Liinakokujan puoleisessa päässä tukimuurin ja kaiteen yhdistelmä (*alustavat kaatusuunnitelmaluonnokset 7.10.2021*). Nykyisin katualuetta rajaa betonikivimuuri sekä puu- ja pensasistutukset. Kyytitien eteläpuolelle LPA-korttelin 94085 kohdalle rakennetaan tukimuurin ja kaiteen yhdistelmä. Nykyisin alueella kasvaa luonnontilaista kasvillisuutta. Kumpikin muuri muuttaa osaltaan kaupunkikuvaa rakennetummaksi ympäristöksi. Jatkosuunnittelussa tukimuurin materiaalinvalinnoilla ja kasvillisuudella voidaan pehmentää katunäkymää ja lisätä viihtyisyyttä kevyen liikenteen väylällä kulkijoille.

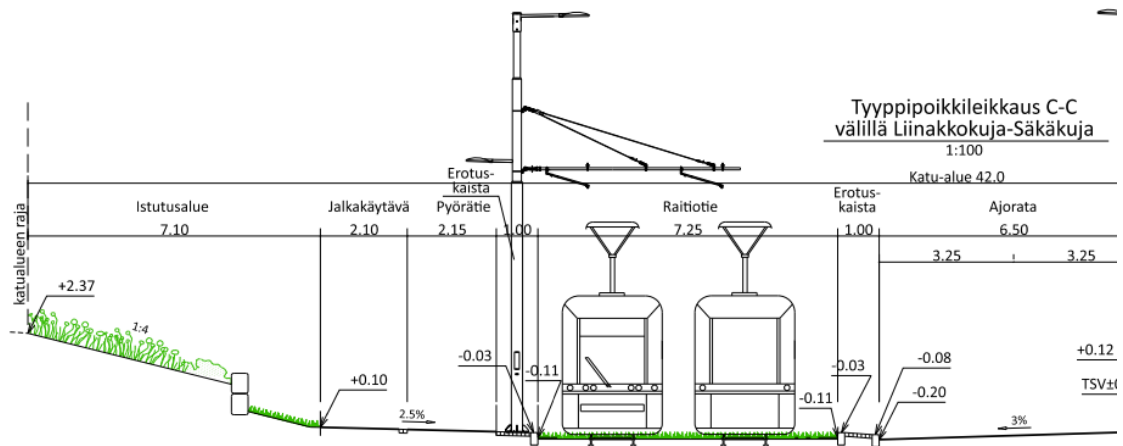
Katualueen leventämisen myötä Kyytitien varren LPA-korttelista 94019 poistuu rakennusoikeutta 750 k-m². Nykyisin paikalla on pylväiden varaan rakennettu liikerakennus, jonka maantasossa sijaitsee pysäköintitila. Liikerakennuksen kulmalta lähtevä Kyytitien ylittävä Hakunilanraitin silta on poistettu kaavasta. Liikerakennuksen ja sillan purkaminen ratikkakatuja toteutessa tulee avartamaan ja muuttamaan Kyytitien katumaisemaa kyseisessä kohdassa merkittävästi.

Kyytitien leventämisen myötä Skomarin kulttuurihistoriallisesti merkittävä torppa tulee lähemmäksi jalankulkijoita ja enemmän esille katunäkymässä. Torpan eteläpuoleinen puistoalue kapeeneen tuoden torpan entistä paremmin osaksi Hakunilan kaupunkikuvaa. Kaupunkikuvallisen merkityksen kasvaessa alueen ajallinen kerroksellisuus tulee entistä paremmin havaittavaksi.



Kuva 26. Katunäkymä Kyytitien varresta kohti purettavaa liikerakennusta. Myös kadun ylittävä silta tullaan purkamaan. Kuvan lähde: Google street view.

Raitiotien mahdollisen toteuttaminen lisää uuden kulkumuodon tiiviiseen kaupunkiympäristöön. Ratikan tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen sekä sen lisääminen. Ratikan Design Manualin (Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020) mukaisesti ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan uuden kaupunkitilan tekeminen, raitiotielinjan sujuva kytkeytyminen alueen palveluihin ja liityntäliikenteeseen, ekologisuuden vaaliminen ja viihtyisyyden lisääminen. Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.



Kuva 27. Ote poikkileikkauspiirustuksesta välillä Liinakkokuja-Säkäkuja (Finmap infra, luonnos 7.10.2021). Kuvassa vasemmalla näkyy uusi matala tukimuuri.



Kuva 28. Raidealueen esimerkkite toteutus. Kuva Design Manual: Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet (Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 2020).

Asuminen

Alueelle ei sijoitu ennestään asumista eikä myöskään kaavamuutoksessa alueelle osoiteta asumista.

Taloudelliset vaikutukset, palvelut ja työpaikat

Asemakaavamuutoksella ei sellaisenaan ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, eikä sillä osoiteta uusia palveluja tai työpaikkoja. Rakennusoikeuden poistumisen myötä alueen työpaikat saattavat väliaikaisesti vähentyä.

Ratikan rakentaminen lisää alueen palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta ja luo edellytyksiä uusien syntymiselle. Pysäkin vaikutusalueella asutuskasvu kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Asukaskasvu tiivistyy Vantaalla muun muassa ratikkapysäkkien lähiympäristöihin, mikä mahdollistaa ja myös edellyttää palvelutarjonnan kasvua ratikan varrella. (Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)

Ratikan toteuttamisen investointikustannuksia on arvioitu ratikan yleissuunnitelman yhteydessä (Ratikan yleissuunnitelma, Liite 15 Investointikustannukset). Ratikan kustannukset muodostuvat radan rakentamiskustannuksista sekä liikennöintikustannuksiin sisältyvistä varikko- ja kalustokustannuksista. Vantaan ratikan kokonaiskustannusarvio on noin 393 miljoonaa euroa. Kustannusarvio käsittää ratikan toteuttamisen vaatiman katukäytävän uudelleenrakentamisen sekä esimerkiksi samalla toteutettavia pyöräilyn laatuikäytäviä ja kävely-yhteyksien parantamista.

Vantaan ratikkatalouden tiivistelmän (Vantaan kaupunki 2021) mukaisesti Vantaan ratikan varren alueiden maanmyynti- ja maankäyttösopimustulot sekä kiinteistöverokertymä ovat suuremmat kuin ratikan rakentamiskustannukset. Seuraavan 40 vuoden aikana tuloja arvioidaan olevan yhteensä 425 miljoonaa euroa, joka koostuu maanmyynti- ja maankäyttösopimustuloista 270 miljoonaa euroa, kiinteistöverokertymän kasvusta 120 miljoonaa euroa ja rakentamisesta palautuvasta verotulosta 35 miljoonaa euroa. Tulot 40 vuoden aikana olisivat siis 158 miljoonaa euroa enemmän kuin Vantaan rakentamiskustannukset. Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.

Sosiaalinen ympäristö

Alueelle ei osoiteta uutta asumista.

Ratikan rakentaminen parantaa Itäisen Vantaan saavutettavuutta ja imagoa sekä lisää alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevia asuin- ja työpaikka-alueita. Ratikan pysäkkiympäristöt toteutetaan esteettöminä.

Virkistys

Kaavan toteutuminen muuttaa alueen länsiosassa pieniä osia virkistysalueista katualueiksi. Ratikan toteuttaminen parantaa yleisesti nykyisten Itä-Vantaalla sijaitsevien virkistysalueiden saavutettavuutta kuten suunnittelualueen itäpuolelle sijoittuvan Ojangon ulkoilualueen saavutettavuutta.

Kulttuuriperintö

Hakunilantien pohjoispuolelle sijoittuva kulttuurihistoriallisesti arvokas Skomarsin torppa on osoitettu kaavassa suojeltavaksi rakennukseksi (sr). Määräysten mukaan rakennus on historiallisesti arvokas, jota ei saa purkaa. Korjaus- ja muutostyöt sekä käyttötarkoituksen muutos, joka koskee rakennusta, tulee tehdä siten, että rakennuksen historiallinen asu säilyy. Korjaus-, muutos- ja lisärakentamistoimenpiteille on hankittava paikallisen museoviranomaisen lausunto.

Kyytitien katualuetta levennetään ratikan rakentamisen seurauksena pohjoiseen, jolloin myös torpan kaupunkikuvallinen arvo korostuu. Katualueen levennys aiheuttaa puistomaisen alueen kapeenemisen torpan eteläpuolelta ja torppa tulee enemmän esille katukuvassa. Rakennukseen ei kohdistu vaikutuksia kaavamuutoksen myötä.

Liikenne

Hankkeella edistetään seudullisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta sekä varmistetaan edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

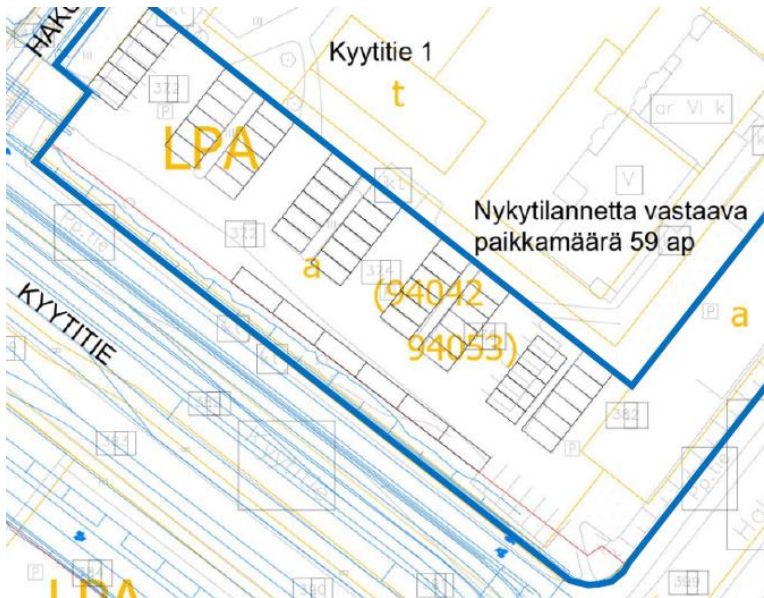
Autoliikenne

Asemakaavamuutoksen ja raitiotien mahdollinen toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Kyytitiellä ja Hakunilantiellä. Kyytitiellä raitiotie on suunniteltu katualueen pohjoisosaan ja Hakunilantiellä kadun keskelle.

Raitiotien rakentaminen ja liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Joukkoliikenteen parantuva palvelutaso vaikuttaa henkilöautojen matkamääriin, suoritteisiin ja sitä kautta tieliikenteen päästöihin ja ruuhkautumiseen. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*)

Katualueiden leventämisen seurauksena pysäköintijärjestelyitä joudutaan muuttamaan alueella. Alueella on suoritettu kaavatyön ja katusuunnittelun yhteydessä pysäköintijärjestelyiden tarkastelua, jonka pohjalta pysäköintijärjestelyitä ehdotetaan muutettavan (*Vantaan ratikka itä. Tonttien pysäköintitarkastelut, WSP 2021*). Kaavatyön yhteydessä on tarkasteltu, että yksityisten kiinteistöjen toteutunut autopaikkamäärä on mahdollista järjestää pysäköintialueiksi varattujen alueiden pienentämisestä huolimatta.

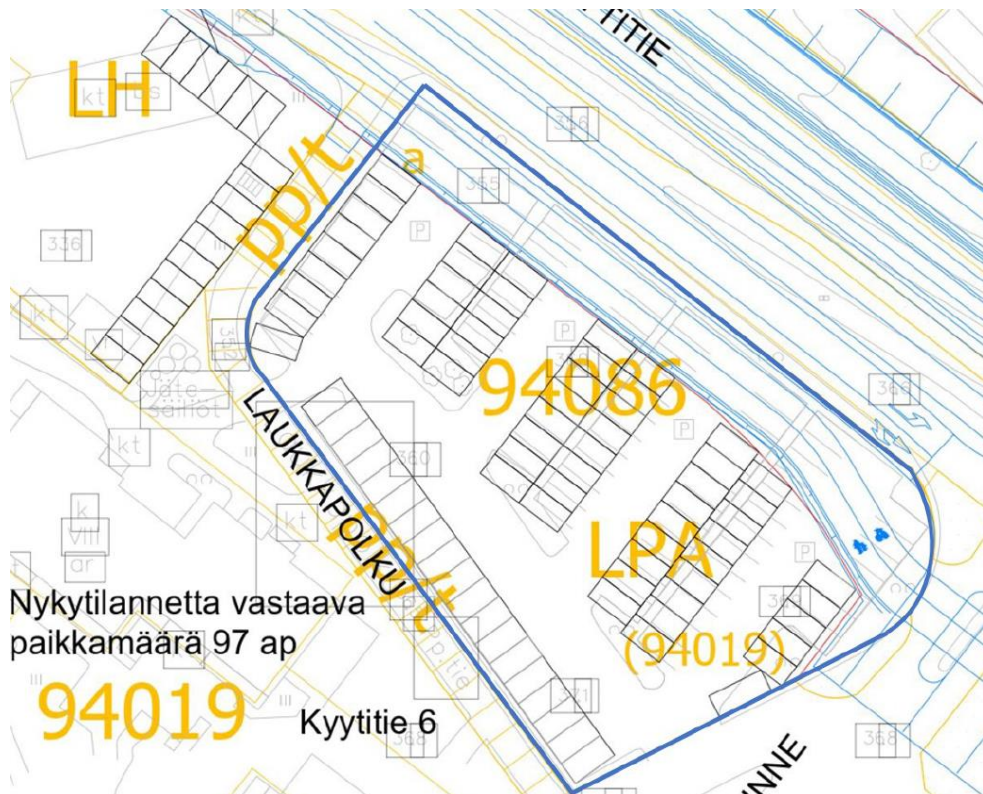
Korttelissa 94042 LPA-alueella ehdotetaan Kyytitien varressa sijaitsevat 6 autopaikkaa sijoitettavan Kyytitien suuntaisesti taskupysäköintipaikkoina.



Kuva 29. Autopaikkatarkastelut korttelissa 94042 ja ehdotus autopaikkojen uudelleenjärjestelystä. Finnmap Infra 18.8.2021.

Korttelissa 94019 yksi autopaikka ehdotetaan siirrettäväksi Hakunilantien suuntaiseksi, jolloin se mahtuu korttelialueen supistumisesta huolimatta nykyiselle pysäköintialueelle.

Korttelissa 94086 poistuu useita autopaikkoja katualueen laajenemisen seurauksena. Kyseiset poistuvat autopaikat on osoitettu järjestettäväksi uudelleen korttelin 94086 tontilla 2 sekä korttelissa 94019, jossa korttelin käyttötarkoitus (LH) muutetaan autopaikkojen korttelialueeksi LPA. Nykytilannetta vastaava paikkamäärä 97 paikkaa säilyy.



Kuva 30. Autopaikkatarkastelut korttelissa 94086 ja ehdotus autopaikkojen uudelleenjärjestelystä. Finnmap Infra 18.8.2021.

Joukkoliikenne

Ratikan rakentamisen myötä matkustus painottuu joukkoliikenteeseen. Vuonna 2030 joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa ratikan käytävässä noin prosenttiyksiköllä ja Vantaan ratikalla arvioidaan päivittäin matkustavan noin 82 000 matkustajaa. Vuonna 2050 määrän arvioidaan ylittävän jo 100 000 matkustajaa. Vantaan ratikka tarjoaa houkuttelevan joukkoliikennepalvelun bussiyhteyttä lyhyemmällä matka-ajolla ja paremmalla täsmällisyydellä. Vantaan ratikka luo korkean tason poikittaisen joukkoliikenneyhteyden Lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan, Hakunilan, Mellunmäen ja usean pienemmän joukkoliikenteen solmupisteen välille. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*)

Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi resurssiviisauden tiekartan toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raideliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus).

Ratikan toteutuessa suunnittelualueen viereen sijoittuu Hakunilan raitiotiepysäkki, joka sijaitsee Hakunilantiellä Kyytitien risteyksen välittömässä läheisyydessä. Pysäkki suunnitellaan osana ostoskeskuksen ja aukion kokonaisuutta. Ratikka on eriytetty muusta liikenteestä hyvin suurelta osin ja kulkee yli 90 prosenttia reitistään omalla ajoradalla. Tämä vähentää muusta liikenteestä aiheutuvia haittoja ja parantaa liikenneturvallisuutta. Hakunilantiellä raitiotie on kadun keskellä ja Kyytiellä kadun pohjoislaidalla omilla kaistoillaan.

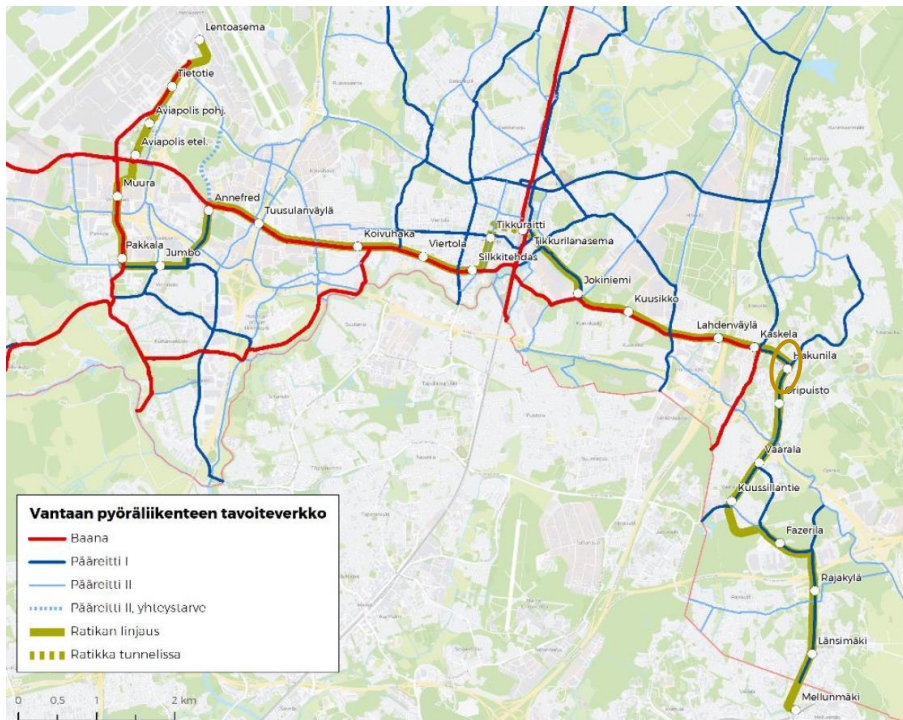
Kävely ja pyöräily

Raitiotien suunnittelun tavoitteena on turvallisen liikenneympäristön syntyminen. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet on suunniteltu turvallisiksi, sujuviksi ja selkeiksi erityisesti raitiotien ja katu-
jen ylityskohdissa. Raitiotien ajonopeus on sama ajoneuvoliikenteen kanssa, joten raitiotien ylitys jalankulkijoille ja pyöräilijöille vertautuu kadun ylitykseen. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*)

Kaava toteutuessaan aiheuttaa sen, että Kyytitien ylittävä Hakunilanraitin jalankululle ja kävelyille tarkoitettu ylikulkusilta puretaan liikenneteknisten syiden takia eli alikulkukorkeus on liian matala ja kulkuaukko liian kapea. Kevyen liikenteen osalta kaavan toteutuessa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yhteydet paranevat, kun Kyytitien molemmin puolin on jalkakäytävät/pyörätiet.

Ratikan yleissuunnitelman jälkeen on laadittu pyöräliikenteen tarkastelu ratikan varrella (*WSP Finland Oy, 2020*), jossa Hakunilantien itäpuolelle ja Kyytitien eteläpuolelle on määritelty pääpyöräreitti I, jonka kriteerinä on korkea pyöräliikenteen nykyinen tai tavoiteltu määrä. Pääpyöräreitit ovat yhtenäisiä ja jatkuvia reittejä, mutta niiden ei tarvitse muodostaa yhtenäistä verkkoa. Suunnittelussa tavoitteena on sujuva geometria erityisesti risteyksissä. Reitillä on eroteltu jalankulku- ja pyörätie, joka parantaa kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta. Hakunilantien

raitiotiepysäkin kohdalle on esitetty paikka pyöräpysäköinnille, jossa on 20 pyöräpaikkaa. Jatkossa tutkitaan myös Hakunilantien länsipuolelle eroteltuja kävelyn ja pyöräilyn reittejä.



Kuva 31. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020). Asemakaava-alueen likimääräinen sijainti on esitetty keltaisella soikiolla.

Ratikan rakentaminen tulee vaikuttamaan kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin rakentamisen aikana. Nämä vaikutukset pyritään minimoimaan rakentamisen vaiheistuksella sekä esimerkiksi huolellisella opastuksen suunnittelulla ja toteutuksella.

Toteutuessaan Vantaan ratikka sekä siihen liittyvä muu katusuunnittelu edistää joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä sekä palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta.

Vesihuolto

Vedenjakelu sekä jätevesi- ja hulevesiviemärinti

Asemakaavan muutosalueen vesihuoltoa on uusittava Hakunilantien katurakenteessa ja sen ympäristössä ratikkareitin varrella. Kyytitiellä, Hakunilantiellä sekä Liinakokujalla, Ratsumiehenpolulla ja Hakunilan ostokeskukselle tarvitaan uudet vesijohto-, jätevesiviemäri- ja hulevesiviemäri-linjat. Linjojen kokonaispituus on noin 680 m.

Uusittavien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat tarkentuvat, kun Vantaan ratikan suunnitelmat täydentyvät jatkosuunnittelun yhteydessä.

Tonttien hulevesien hallinta

Jatkosuunnittelussa tulisi huomioida, että muodostuvia hulevesiä tulee viivyttaa tonteilla ennen vesien johtamista yleiseen verkostoon. Hulevesien hallintarakenteet tulisi mitoittaa 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Tontilta saa poistua mitoitussadetilanteessa saman suuruinen virtaama kuin sieltä poistuisi luonnontilassa. Tontin taseus tulisi suunnitella siten, että tulvatilanteessa vesi voi kertyä piha- ja pysäköintialueille hetkellisesti. Suurempia sadetilanteita varten tulee suunnitella hallittu tulvareitti tontilta yleisille alueille. Autopaikkojen korttelialueiden hulevedet tulee käsitellä öljynerotuksella tai vesien laatua parantavalla suodattavalla menetelmällä ennen johtamista hulevesijärjestelmään.

Ympäristöhäiriöt

Melu

Raitiotieliikenteen aiheuttama melupäästö on lähtökohtaisesti tieliikenteen melua alhaisempi. Suoralla osuudella ajettaessa merkittävin melun aiheuttaja on pyörän ja kiskon kontaktista aiheutuva vierintämelu, joka on tyypiltään tasaista. Ristikoiden ja vaihteiden kohdalla melu voi olla kolinatyyppistä ja kaarteissa pyörien osuessa kiskoon sivuttaisesti melu voi olla kirskuvaa. Raitiotieliikenteen meluhaittaa voidaan vähentää muun muassa kalustovalinnoilla, kiskojen automaattisella voitelulla ja rata-alueen säännöllisellä huollolla. Kiskojen kaarresäteet suunnitellaan mahdollisimman suurina kirskuntamelun esiintymisen vähentämiseksi. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019.*)

Vantaan raitioradan Hakunilan kaupungin osan alueen meluselvitys on valmistunut 18.2.2022 (*Sitowise Oy 2022*). Selvityksessä laskettiin melumallinnuksen keinoin nyky- ja ennustetilanteen päivä- ja yöajan keskiäänitasot. Meluntorjuntatarve määritettiin melutason muutoksen ja raitiotieliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään kohteissa, joissa raitiotieliikenteen aiheuttama melu ylittää ohjearvon ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä huomattavissa määrin kasvaa (yli 2 dB).

Kyytitiellä välillä Lahdentie-Hakunilantie sijaitsee kerrostaloja lähimmillään 25 metrin päässä tiestä. Nykytilanteessa 55 dB ylittyy pohjoispuolella tietä lähimpien asuinrakennusten pihoilla. Ennustetilanteessa tie- ja raitiotieliikenteen yhteismelun melun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on välillä 61–64 dB. Sisämelun ohjearvot (LAeq, päivä = 35 dB, (LAeq, yö = 30 dB) toteutuvat tavanomaisilla seinärakenteilla saavutettavalla ääneneristyksellä ($\Delta L = 30$ dB). Raitiovaunun melu ei ylitä 55 dB lähimpien asuinrakennusten pihoilla. Ennustetilanteessa raitiotieliikenteen melun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on välillä 52–58 dB ja enimmäisäänitaso (L_{Amax}) välillä 67–75 dB. Sisämelun tavoitearvo 45 dB toteutuu tavanomaisilla seinärakenteilla saavutettavalla ääneneristyksellä ($\Delta L = 30$ dB). Ennustetilanteessa piha-alueiden yhteismelun melutasot eivät nouse nykytilanteesta yli 2 desibeliä. Näin ollen hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta.

Rakennusten julkisivuihin kohdistuvia melutasoja on tarkisteltu meluselvityksessä määritettyjen tieliikennemelun ja raitiotien ennusteliikenteen enimmäisäänitasojen perusteella. Yleisten rakennusten korttelialueella asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB ja toimistotiloissa ja vastaavissa työtiloissa vähintään 25 dB. Liike- ja toimistorakennusten korttelialueella liike-, toimisto- ja vastaavien työtilojen ääneneristävyys on oltava vähintään 25 dB.

Kaavan nähtävillä olon jälkeen on ELY-keskukselta tulleen lausunnon perusteella käyty mittausmassa 19.8.2022 Skomarsin torpan seinärakenteiden ääneneristävyys sen arvioimiseksi, että toteutuuko sisämelujen ohjearvot ennustetilanteessa nykyisillä tavanomaisilla seinärakenteilla, vai tarviiko torpan sisämelujen tavoitearvojen saavuttamiseksi toteuttaa melusuojausta. Mittaustulosten mukaan mittaustulos on suurempi (33 dB) kuin Skomarsin torpan rakennuksen ulkovaipalle annettu äänitasoerovaatimus (30 dB), joten kaavassa annettu äänitasoerovaatimus täyttyy ennustetilanteessa (Sitowise Oy 28.8.2022).



Päiväajan keskiäänitaso

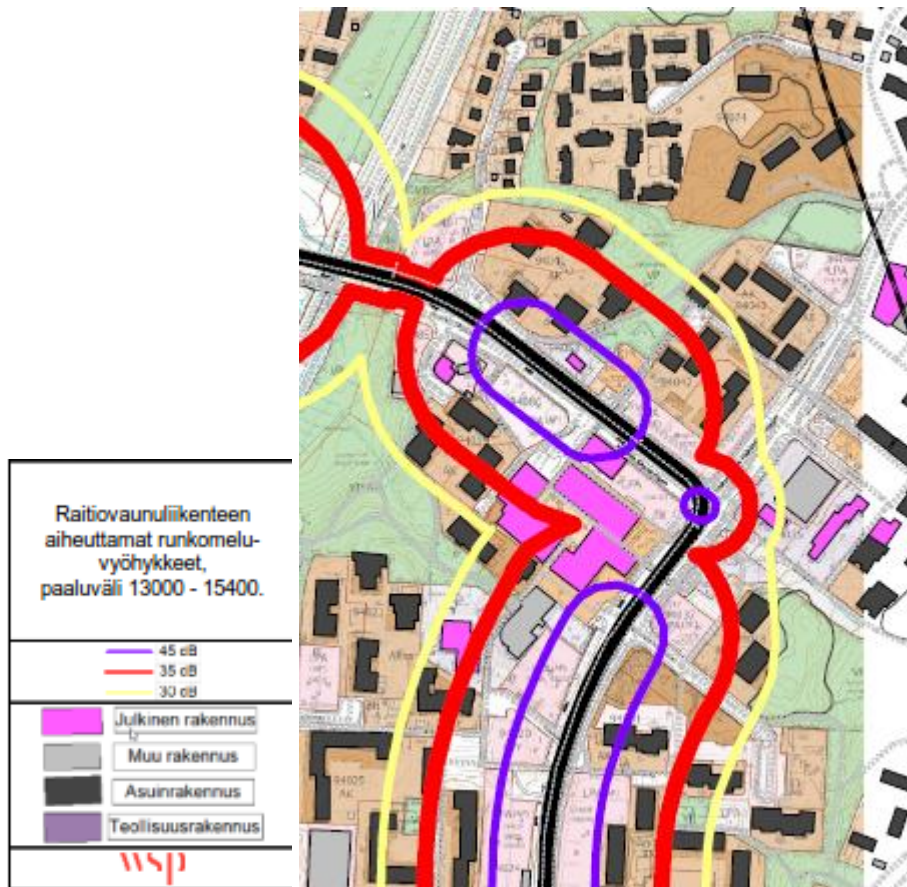
$L_{Aeq7-22}$

	> 45 dB
	> 50 dB
	> 55 dB (ohjearvo ylittyy)
	> 60 dB
	> 65 dB
	> 70 dB
	> 75 dB

Kuva 32. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta Kyytitien ja Hakunilantien risteysalueella (Sitowise Oy 18.2.2022). Kuvassa on esitetty myös suunnitellut rakennusmassat. Kaava-alue on esitetty sinisellä viivalla.

Tärinä- ja runkomelu

Vantaan raitiotien tärinä- ja runkomeluselityksen (WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022) mukaan Kyytitien itäpäässä ja Hakunilantien pohjoispäässä raitiotielinjaus sijoittuu kallioalueille ja alueille, joissa kallionpinnan yläpuoliset maakerrokset ovat ohuita. Raitiovaunuliikenteen aiheuttaman 35 dB runkomeluvyöhykkeen arvioidaan ulottuvan noin 100 metrin etäisyydelle uloimmasta kiskosta. Hakunilan keskustan kaava-alueella Lahdentien ja Kimokujan välisellä raitiotieosuudella noin 12 asuinrakennusta sijoittuu 30–35 dB runkomelualueelle ja noin 11 asuinkerrostaloa yli 35 dB runkomelualueelle.



Kuva 33. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelualueet Kyytitien itäpäässä ja Hakunilantien pohjoispäässä, paaluväli 13000–15400 (Tärinä- ja runkomeluselvitys, WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022).

Tärinä- ja runkomeluselvityksen perusteella raitiovaunun aiheuttama tärinä ei Vantaan ratikan raitiotielinjauksella ole arvioinnin mukaan merkittävä riski. Laskennallisesti tärinän voi tarkastella +15 metrin etäisyydelle raitiotiestä. Laskennan perusteella tärinä on alle asumismukavuuden ohjearvona < 0,30 mm/s koko raitiotielinjauksella.

Kaavassa on annettu suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa. Määräyksen mukaan, mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksytyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

Raitiotien suunnitelmaratkaisut tehdään niin, että tärinä pysäytetään ratarakenteisiin. Käytettäviä teknisiä menetelmiä on erilaisia ja niiden tarkempi suunnittelu tehdään katu- ja rakennussuunnitelmavaiheessa.

Ilmanlaatu

Itse raitioliikenteellä ei ole vaikutusta ilmanlaatuun tai ilmanlaatu voi jopa hieman parantua raitiotieosuuksilla henkilöautoliikenteen vähentyessä. Rakentamisen aikana pölyämisen ja työkoneiden päästöt voivat väliaikaisesti heikentää ilmanlaatua. Pienhiukkasten ja typpidioksidin pitoisuudet tulevat arvioiden mukaan liikkumistapojen muuttuessa laskemaan, mikä parantaa ilmanlaatua.

Maaperän pilaantuneisuus

Suunnittelualueelta laaditun PIMA-riskien selvityksen (*Golder Associates Oy 2020*) mukaisesti suunnittelualueella sijaitsee yksi kohde. Kohteelle on kaavassa annettu määräys, jonka mukaan maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperän tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.

Rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

Vantaan ratikan ja siihen liittyvän katu ympäristön rakentaminen aiheuttaa tilapäisiä häiriöitä ajoneuvo- ja joukkoliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn sekä mahdollisesti myös asumiseen ja muihin toimintoihin. Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Kormuniitynojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta. Rakentamisen aikaisten häiriöiden rajoittamiseen tulee kiinnittää huomiota hankkeen jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Luonnon monimuotoisuus

Kaavamuutos koskee jo rakentunutta aluetta, joten vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön ovat vähäiset.

Ratikka kulkee pääosin olemassa olevassa kaupunkirakenteessa, jossa se sovitetaan joko olemassa olevaan tai levennettävään katualueeseen. Näin ollen raitiotiellä ei ole laajoja vaikutuksia luonnon arvokohteisiin. Raitiotien luontovaikutukset kohdistuvat pääosin lähiympäristöön, kun katutila laajenee tai sen poikkileikkaus muuttuu. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*)

Asemakaavamuutoksella ei ole merkittäviä vaikutusta alueen luontoarvoihin. Rakentaminen sijoituu pääosin jo rakennetuille alueille. Vähäisiä osia katuun rajautuvista puistoalueista muutetaan katualueiksi. Kaava-alueen länsiosasta Harmopuiston arvokkaaksi luontotyyppikohteeksi määritellystä lehdosta pieni pala muutetaan katualueeksi. Kohde kuuluu luontoselvityksessä (Faunatican raportteja 38/2021) arvoluokkaan III, joka suositellaan säästämään, kun se kohtuullisin keinoin on mahdollista. Kokonaisuuden kannalta muutos on pieni eikä sillä ole merkittävää vaikutusta arvokkaaseen luontotyyppiin.

Raitiotien toteuttamisen tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen ja sen mahdollisimman runsas lisääminen. Katusuunnitelmaluonnoksissa (*Finnmap Infra, 7.10.2010*) erityisesti Kyytitien varrelle on suunniteltu istutettavaksi puita ja pensaita. Skomarsin torpan edustalle on esitetty puista, pensaista ja perennoista muodostuva istutusalue.

Maa- ja kallioperä

Rakentamisen aikana alueen maaperään kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat mahdollisen raitiotien ja siihen liittyvien ajoyhteyksien uudelleenjärjestämisen perustamista varten tehtävistä maankaivuista. Kaavan mukainen rakentaminen ei vaadi huomattavia maanpinnanleikkauksia. Kokonaisuudessaan kaavalla arvioidaan olevan vain vähäisiä vaikutuksia maa- ja kallioperään.

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäännä nykytilanteeseen verrattuna. Alue on nykyisinkin pääsääntöisesti asfalttipäällysteistä. Hulevesien hillitsemiseksi raidealue toteutetaan ensisijaisesti nurmipäällysteisenä ja toissijaisesti nurmikivipintaisena. Raidelinjauksen varten istutetaan yhtenäinen puurivi aina kun se on mahdollista. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019.*)

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavamuutoksella ei itsessään ole merkittävää vaikutusta ilmastonmuutoksen kannalta. Asemakaavamuutos mahdollistaa kuitenkin ratikan rakentamisen, jolla on ilmastovaikutuksia.

Vantaan ratikan resurssiviisauden suuntaviivojen mukaan (*Sitowise Oy, 13.5.2020*) resurssiviisaus ohjaa Vantaan ratikan suunnittelun valintoja. Vantaan ratikan katu- ja rakentamissuunnitelmista tehdään päästölaskentaa suunnittelun edetessä. Ratikan rakentamisen jokainen vaihe, myös kaa- van osoittamalla alueella, toteutetaan mahdollisimman resurssiviisaasti. Parhaillaan laaditaan rati- kan resurssiviisauden toteutukseen tarkempaa suunnitelmaa.

Yleisesti infrahankkeiden päästöjä muodostuu maa- ja kalliomassojen käytöstä, niiden kuljetuk- sista, taitorakenteiden rakentamisesta (mm. sillat, tukimuurit), pohjarakenteista (mm. syvästabi- lointi, paaluperustukset, kevennykset) sekä asfalttipäällysteistä.

Infrarakentamisessa käytettävien päästöintensiivisten rakennusosien (syvästabilointi, sillat, paalu- laatat yms.) hiilidioksidipäästöitä valtaosa syntyy sementin valmistuksessa. Näitä päästöjä on mah- dollista vähentää käyttämällä vähäpäästöisempää sementtiä sekä suosimalla kotimaisia ja kierrä- tettyjä materiaaleja. Myös puulla voidaan tietyissä osin korvata betonirakenteita. Tunnelirakenta- misessa syntyvä louhe hyödynnetään ratikan tai muiden väylien pohjarakenteissa.

Infran rakentamisen lisäksi aiheutuu materiaalien ilmastovaikutuksia raitiotiekaluston hankinnasta ja ylläpidosta ja energian kulutuksen ilmastovaikutuksia raitiotien käyttöenergiasta. Kaavoitus mahdollistaa välillisesti näiden vaikutusten toteutumisen, mutta nämä asiat eivät silti ole kaavoit- tuksella ohjattavissa.

Koneiden päästöjen vähentämiseksi Vantaan kaupunki on sitoutunut green deal -sopimukseen, jonka mukaisesti kaikki työmaat ovat työkoneiden ja energiankäytön osalla fossiilivapaita vuoteen 2025 mennessä. Hengitysilman osalla päästöttömyyteen pyritään vuoteen 2030 mennessä. Van- taalla on jo kiristetty näitä päästöjä hillitseviä Stage- ja Euro -luokkia.

Vantaan ratikan yleissuunnitelman mukaisesti raitiotien liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliiken- teeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Henkilöautojen matkamää- rät, suoritteet ja siten tieliikenteen päästöt vähenevät, kun joukkoliikenteen palvelutaso paranee.

Ratikan infrarakentamiseen tarvittavien materiaalien ja niiden hankintalähteen vaihtoehtojen hiili- jalanjälkeä on vertailtu *Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvityksessä (Design Manual Liite 1, WSP Fin- land Oy 2020)*. Laskennassa käytettiin yleissuunnitelmassa määriteltäviä pinta- aloja eri ratikan osuuksille. Tehdyt laskelmat perustuivat käytettyihin materiaaleihin, niiden elinkaareen ja kulje- tusmatkoihin. Selvityksessä on vertailtu kotimaisia materiaaleja (skenaario A, hiilijalanjälki 6 800 CO₂-tonnia), kotimaisia kierrätettyjä materiaaleja (skenaario B, hiilijalanjälki 1 800 CO₂-tonnia) ja aasialaisia materiaaleja (skenaario C, hiilijalanjälki 14 000 CO₂-tonnia). Tuloksia suhteutettiin ”Hiili- neutraali Vantaa 2030” tavoitteeseen. Tarkastelun mukaan paras vaihtoehto on skenaario B, jossa käytetään kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja sekä lisätään kasvillisuuden määrää.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tie- ja raitioliikenteen melu ja värinä, työmaa-aikaiset hulevedet sekä pilaantuneet maa-alueet on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomi- oon.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Ratikan jatkosuunnittelu toteutetaan vuosina 2020–2023, jonka jälkeen koko ratikkahankkeesta voidaan tehdä investointipäätös noin vuonna 2023. Ratikan mahdollinen rakentaminen tapahtuisi v. 2024–2028.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Vesa Karisalo	aluearkkitehti 31.11.2021 asti
	Noora Koskivaara	aluearkkitehti vs. 1.12.2021 -31.1.2022
	Mari Jaakonaho	asemakaava-arkkitehti, alueark- kitehti 1.2.2022 alkaen
	Anna Hellen	asemakaava-arkkitehti
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
Vantaan ratikka:	Merja Hokkanen	kaavoitusteknikko
	Tiina Hulkko	hankejohtaja 4.8.2021 alkaen projektipäällikkö 3.8.2021 asti
	Elina Suonranta	hankejohtaja 3.8.2021 asti
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö
Kadut ja puistot:	Hannakaisa Markkanen	tiedottaja
	Antti Auvinen	vesihuollon suunnittelu
Yleiskaavoitus:	Susanna Koponen	liikenteen alueinsinööri
	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Sinikka Rantalainen	ympäristösuunnittelija
	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
Mittaus- ja geopalvelut:	Heikki Kangas	geotekniikkapäällikkö
	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri
	Heta Tuunanen	projektipäällikkö 22.9.2021 asti
	Tiina Heikkilä	projektipäällikkö alk. 23.9.2021
	Noora Niemi	kaavasuunnittelija 17.12.2021 asti
Ramboll Finland Oy:	Tero Iikkanen	kaavasuunnittelija
	Lari Jaakkola	kaavasuunnittelija

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 20. päivänä syyskuuta 2022

Mari Jaakonaho
aluearkkitehti

Anna Hellen
asemakaava-arkkitehti

7. ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	Täyttämispvm	10.11.2021
Kaavan nimi	002453 Hakunila 94 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	23.11.2020
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	092002453
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	4,3846	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	4,3846

Ranta-asemakaava Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	4,3846	100,0	16150	0,37	0,0000	-1250
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	0,0769	1,8	150	0,20	-0,0381	0
C yhteensä						
K yhteensä	0,9741	22,2	16000	1,64	-0,0450	0
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000		0		-0,0686	0
R yhteensä						
L yhteensä	3,3336	76,0	0		0,1517	-1250
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä					

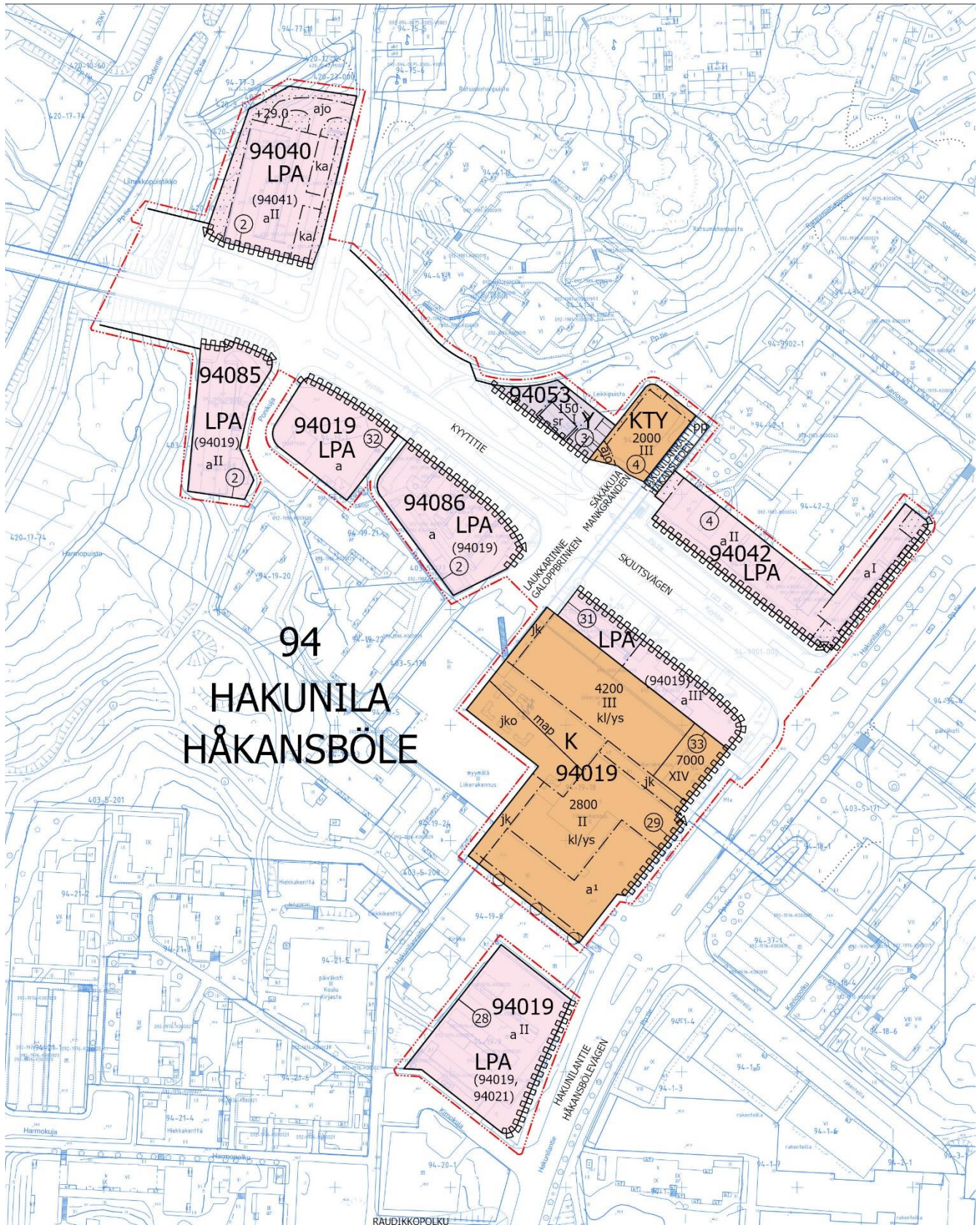
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutokset	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä	1	100	0	0

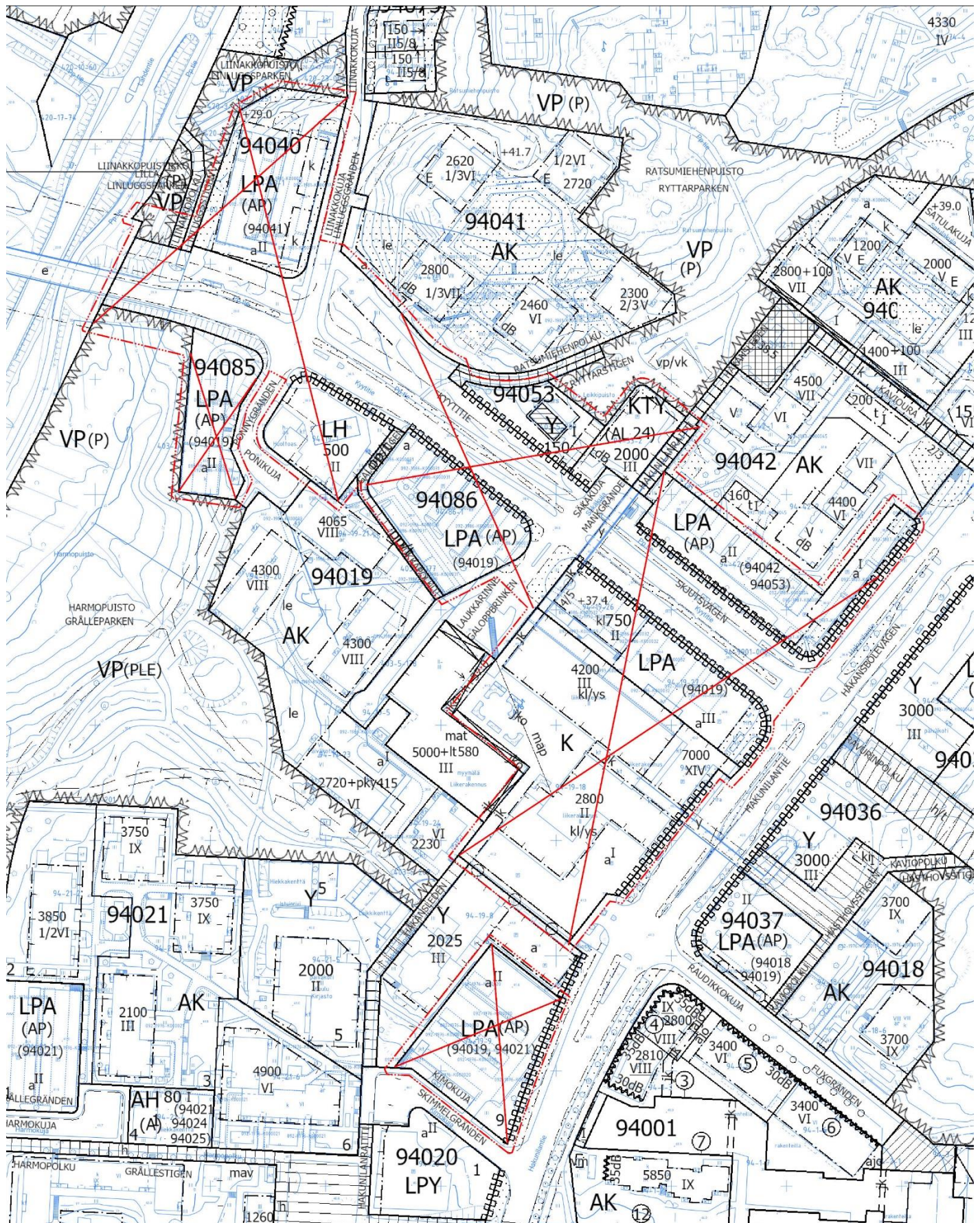
Alamerkinnot

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	4,3846	100,0	16150	0,37	0,0000	-1250
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	0,0769	1,8	150	0,20	-0,0381	0
Y	0,0769	100,0	150	0,20	-0,0381	0
C yhteensä						
K yhteensä	0,9741	22,2	16000	1,64	-0,0450	0
K	0,8780	90,1	14000	1,59	-0,0311	0
KTY	0,0961	9,9	2000	2,08	-0,0139	0
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000		0		-0,0686	0
VP	0,0000		0		-0,0686	0
R yhteensä						
L yhteensä	3,3336	76,0	0		0,1517	-1250
Kadut	1,7271	51,8	0		0,4955	0
Kev.liik.kadut	0,0273	0,8	0		-0,0114	0
LH	0,0000		0		-0,1710	-500
LPA	1,5792	47,4	0		-0,1614	-750
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä	1	100	0	0
Asemakaava	1	100	0	0

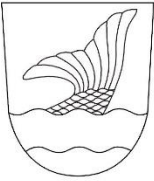
8. ASEMAKAAVAKARTTA JA –MÄÄRÄYKSET





Poistuvat merkinnät

0 25 50 100 Metriä

Kaava-alueen numero Planområdets nummer 002453	Päiväys Datum 20.9.2022
Vantaan kaupunki 002453 - Vantaan ratikka: Hakunilan keskusta Kaupunginosa 94, HAKUNILA  Asemakaavan muutos Korttelit 94040, 94053, 94085, 94086 ja osat kortteleista 94019, 94042 sekä katualueet. Tonttijaon muutos Kortteli 94040, 94053, 94085 ja 94086 sekä osat kortteleista 94019 ja 94042. 1:2000	Vanda stad 002453 - Vandasåran: Håkansböle centrum Stadsdel 94, HÅKANSBÖLE Ändring av detaljplanen Kvarteren 94040, 94053, 94085, 94086 och delar av kvarteren 94019, 94042 samt gatuområden. Ändring av tomtindelningen Kvarteren 94040, 94053, 94085 och 94086 samt delar av kvarteren 94019 och 94042. 1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

**Yleisten rakennusten korttelialue.**

Yleisten rakennusten korttelialueilla saa rakentaa toiminnan ja huollon kannalta välttämättömiä asuntoja.

Asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB ja toimistotiloissa ja vastaavissa työtiloissa vähintään 25 dB.

Kun autopaikat sijaitsevat 15 m lähempänä asuinrakennuksen ikkunasivua, on näiden autopaikkojen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään metrin alempana kuin alin asunnon lattiakorkeus.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:
Asunnot: 1 ap/ 85 k-m²

**Liike- ja toimistorakennusten korttelialue.**

Liike-, toimisto- ja vastaavien työtilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 25 dB.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:
Kokoushuoneet 1 ap/ 6 istumapaikkaa
Liikehuoneistot, toimistot, ravintolat, terveysasema, nuoris- ja liikuntatilat 1 ap / 70 k-m²

Autopaikoista on 80 % rakennettava heti.
Rakennuslautakunta voi antaa autopaikkojen rakentamiseen lykkäystä muilta osin siksi ajaksi, kun autopaikkoja ei tarvita.

**Toimitilarakennusten korttelialue.****DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:**

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för allmänna byggnader.

Inom kvartersområdena för allmänna byggnader får byggas för verksamheten och servicen nödvändiga bostäder.

Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i bostadsrummens ytterhölje ska vara minst 30 dB och i kontorslokaler och motsvarande arbetslokaler minst 25 dB.

Då bilplatserna ligger närmare än 15 m från bostadsbyggnads fönsterfasad bör bilplatserna högsta nivå ligga minst 1 merer lägre än lägsta golvnivå i bostad.

Minimiantalet bilplatser:
Bostäder 1 bp/85 m²-vy

Kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader.

Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i affärs-, kontors- och motsvarande arbetslokaler ytterhölje ska vara minst 25 dB.

Minimiantalet bilplatser:
Konferensrum 1 bp/ 6 sittplatser
Affärslokaler, kontor, restauranger, hälsostation, ungdoms- och motionsutrymmen 1 bp / 70 m²-vy

80 % av bilplatserna skall byggas omedelbart.
Byggnadsnämnden kan, då byggnadslovet utfärdas, medge uppskov för den resterande delen för den tid bilplatserna inte behövs.

Kvartersområde för verksamhetsbyggnader.

002453

2/3

KTY-alueelle saa rakentaa vain ympäristölle haittaa tuottamattomia pienteollisuustiloja. Korttelialueelle saa sijoittaa myös huvi- ja viihdetarkoituksia sekä sosiaalista toimintaa palvelevia tiloja.

Toimistorakennuksen kadun puoleisen ulkokuoren äänieristys on oltava vähintään 30 dB sekä katua vastaan kohtisuoran ulkokuoren äänieristys vähintään 26 dB.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Liiketilat	1 ap / 35 k-m ²
Toimistot	1 ap / 50 k-m ²
Pienteollisuusrakennukset	1 ap / 75 k-m ²
Kerhotilat	1 ap / 100 k-m ²

Autopaikoista on 60% rakennettava heti. Rakennuslautakunta voi antaa autopaikkojen rakentamiseen lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.

Pä KTY-område får byggas endast sådana utrymmen för småindustri som inte orsakar miljöstörningar. På kvartersområdet får också placeras utrymmen för nöjes- och underhållningsändamål samt för social verksamhet.

Ljudisoleringen i kontorsbyggnadernas ytterhölje ska vara minst 30 dB vid gatan och minst 26 dB vinkelrätt mot gatan.

Minimiantalet bilplatser:

Affärslokaler	1 bp / 35 m ² -vy
Kontor	1 bp / 50 m ² -vy
Småindustribyggnader	1 bp / 75 m ² -vy
Klubblokal	1 bp / 100 m ² -vy

60% av bilplatserna skall byggas omedelbart. Byggnadsnämnden kan medgiva uppskov angående skyldigheten att bygga återstående bilplatser med högst 5 år per gång.

LPA

Autopaikkojen korttelialue.

Korttelissa 94019 sijaitsevan tontin 32 pilaantuneet maa-alueet on selvitetty ja kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä

Korttelissa 94042 tulee vähintään 4 metrin mittaisia lehtipuita tai 1,5 metrin mittaisia havupuita istuttaa niin, että tällaisten puiden määrä on vähintään viisi kappaletta kutakin tontin tuhatta neliometriä kohden.

Autopaikkojen korttelialueen hulevedet tulee käsitellä öljynerotuksella tai vesien laatua parantavalla suodattavalla menetelmällä ennen johtamista hulevesijärjestelmään.

Kvartersområde för bilplatser.

På tomt 32 i kvarter 94019 ska markens föroreningsgrad undersökas och förorenad mark ska saneras innan byggnadsåtgärder vidtas.

Inom kvartersområdet 94024 bör minst 4 meter höga lövträd eller 1,5 meter höga barrträd planteras så, att antalet dylika träd är minst fem stycken per tusen kvadratmeter tomtyta.

Dagvattnet från kvartersområdet för bilplatser bör behandlas med oljeseparering eller biofilter som förbättrar vattenkvaliteten innan det släpps ut i dagvattenssystemet.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Osa-alueen raja.

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

Kaupunginosan numero.

Kaupunginosan nimi.

Korttelin numero.

Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.

Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.

Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

Maanpinnan likimääräinen korkeusasema.

Rakennusala.

Rakennusala, jolle saa sijoittaa liike- ja/tai sosiaalista toimintaa palvelevia rakennuksia.

Rakennusala, jolle saa sijoittaa katoksen.

Auton säilytyspaikan rakennusala.

Auton säilytyspaikan rakennusala, jossa roomalainen numero osoittaa autotasojen suurimman sallitun määrän.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Gräns för delområde.

Riktgivande gräns för område eller del av område.

Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

Stadsdelsnummer.

Stadsdelens namn.

Kvartersnummer.

Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.

Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.

Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.

Ungefärlig markhöjd.

Byggnadsyta.

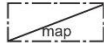
Byggnadsyta där byggnader för affärs- och/eller social verksamhet får placeras.

Byggnadsyta där ett skärmtak.

Byggnadsyta för förvaringsplats för bil.

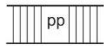
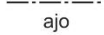
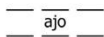
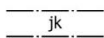
Byggnadsyta för förvaringsplats för bil där den romerska siffran anger största tillåtna antal bilplan.

002453

**Maanalainen pysäköintitila.****Underjordiskt parkeringsutrymme.****Istutettava alueen osa.****Del av område som skall planteras.****Katu.****Gata.**

Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoäänäni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö..

Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud från spårtrafiken inte överskrider högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före 31.12.2021.

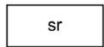
**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.****Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.****Ajoyhteys.****Körförbindelse.****Alueella oleva ohjeellinen ajoyhteys.****Riktgivande körförbindelse inom området.****Alueen sisäiselle jalankululle varattu alueen osa.****För områdets interna gångtrafik reserverad del av område.****Yleiselle jalankululle varattu alueen osa.****För allmän gångtrafik reserverad del av område.**

Yleisen jalankulkutien poikki rakennetun katoksen alikulkukorkeus on oltava vähintään 3 metriä.

Skyddstak, som byggs över allmän gångväg, bör ha en minst 3 meter hög genomgångsöppning.

**Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.****Del av område reserverad för underjordisk ledning.****Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.****Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**

(94019,94121)

Suluissa olevat numerot osoittavat korttelit, joiden autopaikkoja saa alueelle sijoittaa.**Siffrorna inom parentes anger de kvarter vilkas bilplatser får förläggas till området.****Suojeltava rakennus.****Byggnad som bör skyddas.**

Historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja kaupunkikuvan kannalta arvokas rakennus, jota ei saa purkaa. Rakennuksessa ei saa tehdä sellaisia korjaus- ja muutostöitä, jotka vaarantavat edellä mainittujen arvojen säilymisen. Korjaus-, muutos- ja lisärakentamistoimenpiteille on hankittava paikallisen museoviranomaisen lausunto.

Historiskt, byggnadshistoriskt och stadsbildsmässigt värdefull byggnad, som får ej få rivas. Inga sådana reparationer eller förändringar får göras på byggnaden som skulle äventyra bevarandet av ovanstående värden. Om reparations- och ändringsåtgärder samt tilläggsbyggnad ska utlåtande begäras av den lokala museimyndigheten.

YMPÄRISTÖOLOSUHTEET**MILJÖFÖRHÅLLANDEN**

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanotettavaan Kormuinitynjojan aiheudu kiintoaineskuormitusta.

Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet. Byggarbetsplatsvatten vid byggandet av spårvägen ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att Kormängsbäcken, som tar emot dagvatten, inte belastas av sediment.

TONTTIJAKO**TOMTINDELNING**

Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnoin ole toisin osoitettu.

För kvarteren på denna detaljplans område ska en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Asemakaavoitus

Stadsstruktur och miljö
Detaljplanering

Mari Jaakonaho
Aluearkkitehti / Områdesarkitekt

Mitta- ja geopalvelut
Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Mätning och geoteknik
Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Vantaalla / Vanda __. __. 20 __

Plankoordinaatistojärjestelmä
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Kimmo Junttila
Kaupungingeodeetti / Stadsgeodet

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __. __. 20 __

Godkänd av stadsfullmäktige __. __. 20 __